قناة السويس الجديدة

اعداد

صابر منصور

مؤسسة دار الفرسان

للنشر والتوزيع

٥١ش ابراهيم خليل المطرية

اسم الكتاب : قناة السويس الجديدة
المؤلـــف : صابر منصور
الناشـــر : مؤسسة دار الفرسان
تصميم الغلاف: فرى برنت- ٠١٠٤٤٧٠٦٤٥
رقم الإيداع : ٢١٣٣٢.
طبعة أولى : ٢٠١٤

فهرسة أثناء النشر

صابر منصور
قناة السويس الجديدة / – القاهرة .- ط١
مؤسسة دار الفرسان للنشر والتوزيع
١٦٠ ص ؛ ٢٤ سم
تدمك : ٨-٦٧-٦١٦٩-٩٧٧-٩٧٨

العنوان ٩١٠.١٣٣

بسم الله الرحمن الرحيم

(فَتَعَٰلَى ٱللَّهُ ٱلۡمَلِكُ ٱلۡحَقُّۗ وَلَا تَعۡجَلۡ بِٱلۡقُرۡءَانِ مِن قَبۡلِ أَن يُقۡضَىٰٓ إِلَيۡكَ وَحۡيُهُۥۖ وَقُل رَّبِّ زِدۡنِي عِلۡمٗا)

صدق الله العظيم
طه ١١٤

مقدمة

في خطابه بتاريخ ٥ آب/ أغسطس، أعلن الرئيس المصري عبد الفتاح السيسي عن إطلاق مشروع بناء قناة السويس الجديدة، التي تكتمل في غضون عام من بدء تاريخ الحفر، بهدف التوسع في قناة السويس الحالية، والسماح لحركة السفن بالمرور في اتجاهين في وقت واحد، والمشروع جزء من خطة أوسع لعملية التنمية التي تنطوي على بناء أربعة موانئ جديدة، والنقل متعدد الوسائط والخدمات اللوجستية، وسلسلة من المناطق الصناعية.

بموجب خطة التنمية، بحلول عام ٢٠٢٣ من المتوقع أن تستوعب قناة السويس مرور نحو ٩٧ سفينة في اليوم الواحد، وتقليل الوقت الذي يستغرقه السفر عبر قناة واحدة من ١١ ساعة إلى ثلاث ساعات، مما يزيد من تدفق الإيرادات المالية على الدخل القومي للبلاد، وتشير تقديرات الخبراء إلى أن المشروع بحلول عام ٢٠٢٣ (توقيت انتهاءه تماما) سيدر دخلا على الدولة بحوالي ١٠٠ مليار دولار سنويا، (حاليا يقدر الدخل بنحو ٥ مليارات دولار سنويا) وترتكز خطة تمويل المشروع وآلية التمويل على إصدار الحكومة سندات وشهادات استثمار بلغ مجموعها ٨.٤ مليار دولار، التكلفة المقدرة لمشروع القناة بعائد ١٢ %، وتم إصدار السندات من فئة

صغيرة جدا لدرجة أن المواطنين البسطاء لديهم القدرة على شرائها، وبالتالي المساهمة في المشروع بشكل مباشر.

وفي وقت مبكر من عام ٢٠١٥، ستشرع الحكومة المصرية في تقديم عروض استثمارية لشركات أجنبية للمشاركة في المناطق الصناعية، ومن المتوقع أن تحوز المملكة العربية السعودية ودول مجلس التعاون الخليجي الأخرى على نصيب كبير من المشاركة الاستثمارية، ومن المتوقع أيضا دخول مستثمرين آسيويين بما في ذلك اليابان والصين وكوريا الجنوبية.

وفي هذا الإطار فإن مشروع حفر قناة موازية جديدة لقناة السويس، يمكن وصفه بأنه "تطوير وتنشيط لحركة النقل البحري الدولي من خلال المنطقة، لكن توجد تساؤلات حول قدرة الحكومة المصرية لإتمام هذه المهمة في عام واحد فقط، خاصة وأن الدولة تعاني من أزمات مالية منذ ثلاث سنوات، وأثرت سلبا على جميع مؤسسات الدولة والقطاعات الاقتصادية، ويوضح أن المشروع يشمل حفر ٣٥ كيلومترا (٢١.٧ ميلا) من الحفر الجاف، و٣٧ كيلومترا (٢٣ ميلا) توسعات وحفر عميق، ولكن توجد تحديات تقف أمام هذا المشروع الضخم

نبذة تاريخية عن قناة السويس

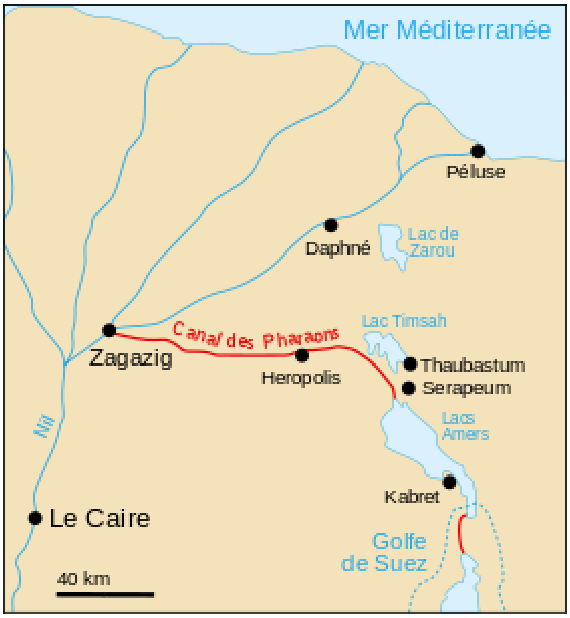
قناة السويس هي ممر مائي إصطناعي بطول ١٩٣ كم بين بورسعيد على البحر الأبيض المتوسط والسويس على البحر الأحمر .وتقسم القناة إلى قسمين، شمال وجنوب البحيرات المرّة .تسمح القناة بعبور السفن القادمة من دول المتوسط وأوروبا وأمريكا الوصول إلى آسيا دون سلوك الطريق الطويل – طريق رأس الرجاء الصالح .استغرق بناء قناة السويس ١٠ سنوات (١٨٥٩ – ١٨٦٩)، وبلغت ايرادات قناة السويس في عام ٢٠١٠ نحو ٤.٨ مليار دولار أمريكي. أكبر رسوم دفعتها سفينة للمرور في قناة السويس كانت ٢ مليون و٢٨ ألف دولار، ودفعتها سفينة إيطالية حمولتها ٥٩ ألف طن، عبرت السفينة قناة السويس في ٧ سبتمبر ٢٠١١ . وتعتبر قناة السويس أهم مجرى ملاحى في العالم حيث تتحكم في ٤٠% من حركة السفن والحاويات في العالم وكذلك لربطها بين دول جنوب شرق آسيا وأوروبا والامريكتين.

القنوات الصناعية القديمة فى مصر

فكر المصريون القدماء في ربط البحر الأبيض المتوسط بالبحر الأحمر، وكان السبب الرئيسي لهذا التفكير هو موقع مصر المتوسط بين قارات العالم القديم .ولكن كان التنفيذ الأول يربط النيل بـــالبحر الأحمر وقام به الملك سيتي الأول عام ١٣١٠ قبل الميلاد. وأعيد بناؤها من جديد في عهد الفرعون سنوسرت الثالث وفي عهد الملكة حتشبسوت. وذلك من خلال

ربطهما بنهر النيل أو بأحد فروعه (الفرع البيلوزى), ومن أشهر تلك القنوات:

- قناة سيزوستريس ١٨٥٠ ق.م
- قناة سيتى الأول عام ١٣١٠ ق.م
- قناة نخاو عام ٦١٠ ق.م
- قناة دارا الأول عام ٥١٠ ق.م
- قناة بطليموس عام ٢٨٥ ق.م
- وقناة الإسكندر الأكبر (٣٣٥) ق.م(
- قناة الرومان(راجان) عام ١١٧ ق.م
- قناة أمير المؤمنين(عمرو بن العاص)عام٦٤٠ م.



قناة الملك سنوسرت الثالث عام ١٨٧٤ ق.م:

قام الملك سنوسرت الثالث وهو أحد ملوك الأسرة الثانية عشر بشق قناة تربط البحرين المتوسط والأحمر عن طريق النيل وفروعه. فكانت السفن القادمة من البحر الأبيض المتوسط تسير في الفرع البيلوزي من النيل حتى"بوباستس" (الزقازيق) ثم تتجه شرقاً إلى "تيخاو" (أبو صوير) ومنها عبر البحيرات المرة التي كانت خليجاً متصلاً بخليج السويس ومنها إلى البحر الأحمر. ومازالت آثار هذه القناة واضحة المعالم حتى الآن بمحاذاة المجرى الحالي لقناة السويس بالقرب من (جنيفة). إلا أن هذه القناة كثيراً ما ردمت وتجددت في عصور الفراعنة والرومان.

قناة سيتى الأول عام ١٣١٠ ق.م:

جاء "سيتْي الأول" ملكا على مصر خلفاً لأبيه "رمسيس الأول" مؤسس الأسرة التاسعة عشر، وقد اختلف المؤرخون في دوره في حفر القناة، ولكن الأرجح أنه أعاد حفر القناة في عهده من عام ١٣١٩ ــ ١٣٠٠ ق.م.

قناة نخاو عام ٦١٠ ق.م:

الملك "نخاو" هو أحد ملوك الأسرة السادسة والعشرين، فكر في حفر قناة تصل بين النيل والبحر الأحمر وحول هذا الموضوع يقول "هيرودوت" (القرن الخامس ق.م): "أنجب أبسماتيك نبكوس (نخاو) الذي

حكم مصر وهو أول من شرع في حفر القناة التي تؤدي إلى بحر أروتوري (البحر الأحمر).

قناة دارا الأول عام ٥١٠ ق.م:

في عهد الاحتلال الفارسي لمصر، ظهرت أهمية برزخ السويس، حيث ازدهرت خطوط المواصلات البحرية بين مصر وبلاد فارس عبر البحر الأحمـــر، وإبان حكـــم "شاهنشاه داريوش الكبير مـــلك الفرس من عام ٥٢٢ ــ ٤٨٥ ق.م الذي أعاد الملاحة في القناة، وتوصيل النيل بالبحيرات المرة، وربط البحيرات المرة بالبحر الأحمر.

قناة بطليموس الثانى عام ٢٨٥ ق.م:

قناة الإسكندر الأكبر (٣٣٥ ق.م) عندما فتح الإسكندر الأكبر مصر عام ٣٣٢ق.م أشرف على تخطيط مشروع القناة لنقل سفنه الحربية من ميناء الإسكندرية وميناء أبي قير بالبحر المتوسط إلى البحر الأحمر عبر الدلتا والبحيرات المرة، كما بدأ تنفيذ مشروع قناة الشمال، إلا أن المشروعين توقفا لوفاته.

في القرن الثالث قبل الميلاد قام بطليموس الثاني ــPtolemyII " فيلادلفوس ــ٢٨٥ Ptolemy Philadelphus ق.م" باستكمال هذه القناة وأصبحت ممتدة من النيل حتى "أرسناو" (السويس حالياً) ولكن البيزنطيين أهملوها فطمرتها الرمال.

وأثناء الحكم الروماني لمصر، وفي عهد الإمبراطور الروماني "تراجان ــTrajan عام ١١٧ ق.م أعاد الملاحة للقناة، وأنشأ فرع جديد للنيل يبدأ من "فم الخليج" بالقاهرة، وينتهي في "العباسة" بمحافظة الشرقية، متصلاً مع الفرع القديم الموصل للبحيرات المرة. واستمرت هذه القناة في أداء دورها لمدة ٣٠٠ عام، ثم أهملت وأصبحت غير صالحة لمرور السفن.

قناة أمير المؤمنين عام ٦٤٠ م

عندما فتح المسلمون مصر في عهد الخليفة "عمر بن الخطاب" على يد الوالي "عمرو بن العاص" عام ٦٤٠م أراد توطيد المواصلات مع شبه الجزيرة العربية، فأعاد حفر القناة من الفسطاط إلى القلزم (السويس).. وأطلق عليها قناة أمير المؤمنين .. وكان المشروع في واقع الأمر ترميماً وإصلاحاً للقناة القديمة .. كان ذلك في عام ٦٤٢م واستمرت هذه القناة تؤدي رسالتها ما بين ١٠٠ إلى ١٥٠ عاماً ..إلى أن أمر الخليفة "أبو جعفر المنصور" بردم القناة تماماً، وسدها من ناحية السويس، منعاً لأي إمدادات من مصر إلى أهالي مكة والمدينة الثائرين ضد الحكم العباسي ...ومن ثم أغلق الطريق البحري إلى الهند وبلاد الشرق وأصبحت البضائع تنقل عبر الصحراء بواسطة القوافل وأغلقت القناة حتى عام ١٨٢٠ .

دراسات حفر قناة السويس في القرن التاسع عشر

بعد قيام الرحالة فاسكو دي جاما باكتشاف طريق رأس الرجاء الصالح لم تعد السفن القادمة تمر على مصر بل تدور حول قارة إفريقيا.

وبعد ضمّ بريطانيا العظمى الهند إلى ممتلكاتها أصبح طريق رأس الرجاء الصالح حكراً على بريطانيا وحدها. لذلك فقد كان على فرنسا أن تفعل شيئاً يعيد لها مجدها وهيبتها لذا ظهرت الحاجة لحفر قناة السويس .ولكن معظم تلك المحاولات باءت بالفشل بسبب وجود اعتقاد خاطئ بأن منسوب مياه البحر الأحمر أعلى من مياه البحر المتوسط.

في عهد نابليون بونابرت وأثناء وجود الحملة الفرنسية بمصر، وتحديداً في ١٤ نوفمبر ١٧٩٩ م، كُلّف أحد المهندسين الفرنسيين ويدعى لوبيير بتشكيل لجنة لدراسة منطقة برزخ السويس لبيان جدوى حفر قناة اتصال بين البحرين. إلا أن التقرير الصادر عن لجنة لوبيير كان خاطئاً وذكر أن منسوب مياه البحر الأحمر أعلى من منسوب مياه البحر المتوسط بمقدار ٣٠ قدم و ٦ بوصات، بالإضافة لوجود رواسب وطمي النيل وما يمكن أن بسببه من سد لمدخل القناة مما أدى لتجاهل تلك الفكرة.وقد توفي فيها من العمال ٣٤١٠٨٠ مصري نتيجة اعمال السخرة.

ثم أبحر اللورد "هوراشيو نيلسون ــLord Horatio Nelson " أحد قادة البحرية البريطانية، إلى المياه المصرية في الأول من أغسطس ١٧٩٨ وأغرق معظم قطع الأسطول الفرنسي، محاصراً من البحر "نابليون" وجيشه. وبعد عام أفلح "نابليون" في الإفلات من الحصار البريطاني وعاد إلى باريس ليصبح إمبراطوراً لفرنسا. وبعد عامين من دخول الأراضي المصرية رحل البريطانيون دون أن يستبعدوا فكرة العودة.

ثمّ وفي أثناء حكم محمد علي باشا لمصر كان قنصل فرنسا بمصر هو مسيو ميمو ونائبه هو مسيو فرديناند ديلسيبس وكان في ذلك الوقت عام ١٨٣٣ جاء أصحاب سان سيمون الفرنسي الاشتراكي إلى مصر لإنشاء قناة السويس ولاقا حفاوة بالغة من مسيو ديلسيبس وعرضا الفكرة على الخديو إسماعيل.

في عام ١٨٤٠ وضع المهندس الفرنسي لينان دى بلفون بك والذي كان يعمل مهندساً بالحكومة المصرية وضع مشروعاً لشق قناة مستقيمة تصل بين البحرين الأحمر والأبيض وأزال التخوف السائد من علو منسوب مياه البحر الأحمر على البحر المتوسط وأكد أن ذلك لا ضرر منه بل على العكس سوف يساعد على حفر القناة وأن مياه النيل كذلك يجرى ماؤها من الجنوب إلى الشمال وتصب في البحر المتوسط.

في ١٥ أبريل ١٨٤٦ أنشأ السان سيمونيون بباريس جمعية لدراسات قناة السويس وأصدر المهندس الفرنسي بولان تالابو تقريرا في أواخر عام ١٨٤٧ مبنياً على تقرير لينان دى بلفون أكد فيه إمكانية حفر قناة تصل بين البحرين دون حدوث أي طغيان بحرى.

بعد أن تولى محمد سعيد باشا حكم مصر في ١٤ يوليو ١٨٥٤ تمكن مسيو دي لسبس – والذي كان مقرباً من سعيد باشا – من الحصول على فرمان عقد امتياز قناة السويس الأول وكان مكونا من ١٢ بنداً كان من أهمها حفر قناة تصل بين البحرين، ومدة الامتياز ٩٩ عاما من تاريخ

فتح القناة، واعترضت إنجلترا بشدة على هذا المشروع خوفاً على مصالحها في الهند.

قام مسيو ديلسيبس برفقة المهندسين لينان دى بلفون بك وموجل بك كبيرا مهندسي الحكومة المصرية بزيارة منطقة برزخ السويس في ١٠ يناير ١٨٥٥ لبيان جدوى حفر القناة وأصدر المهندسان تقريرهما في ٢٠ مارس ١٨٥٥ والذي أثبت سهولة إنشاء قناة تصل بين البحرين، وقام مسيو ديلسيبس بتشكيل لجنة هندسية دولية لدراسة تقرير المهندسين، ثم قامت اللجنة بزيارة لمنطقة برزخ السويس وبورسعيد، وصدر تقريرها في ديسمبر ١٨٥٥ والذي أكد إمكانية شق القناة وأنه لا خوف من منسوب المياه لأن البحرين متساويان في المنسوب وأنه لا خوف من طمى النيل لأن بورسعيد شاطئها رملي.

في ٥ يناير ١٨٥٦ صدرت وثيقتان هما عقد الامتياز الثاني وقانون الشركة الأساسي وكان من أهم بنوده قيام الشركة بكافة أعمال الحفر وإنشاء ترعة للمياه العذبة تتفرع عند وصولها إلى بحيرة التمساح شمالاً لبورسعيد وجنوباً للسويس، وأن حجم العمالة المصرية أربعة أخماس العمالة الكلية المستخدمة في الحفر.

في الفترة من ٥ إلى ٣٠ نوفمبر ١٨٥٨ تم الاكتتاب في أسهم شركة قناة السويس وبلغ عدد الأسهم المطروحة للاكتتاب ٤٠٠ ألف سهم بقيمة ٥٠٠ فرنك للسهم الواحد وتمكن مسيو ديلسيبس بعدها من تأسيس الشركة وتكوين مجلس إدارتها

فترة حفر قناة السويس

في ٢٥ أبريل ١٨٥٩ أقيم حفل بسيط ببورسعيد للبدء بحفر قناة السويس وضرب مسيو ديلسيبس بيده أول معول في الأرض إيذاناً ببدء الحفر وكان معه ١٠٠ عامل حضروا من دمياط ولم يتمكن العمال بعدها من استكمال حفرهم بسبب معارضة إنجلترا والسلطان العثمانى (الباب العالي) لذلك واستكمل الحفر في ٣٠ نوفمبر ١٨٥٩ وذلك بعد تدخل الامبراطورة أوجينى لدى السلطان العثمانى ووصل عدد العمال المصريين إلى ٣٣٠ عامل والاجانب ٨٠ عامل، وتم الاستغناء عن فكرة الاستعانة بعمال اجانب لعدة أسباب من ضمنها ارتفاع اجورهم واختلاف المناخ واختلاف عاداتهم عن العمال المصريين.

في أوائل عام ١٨٦٠ بلغ عدد العمال ١٧٠٠ عامل ولم يكن ذلك العدد كافياً على الإطلاق فقامت الشركة بتشكيل لجنة لجمع العمال وخاصة من منطقة بحيرة المنزلة وواجهت كذلك مشكلة مياه الشرب فقامت باستيراد ٣ مكثفات لتحلية مياه البحر.

في عام ١٨٦١ ركزت الشركة على إنشاء ميناء مدينة بورسعيد، فأقامت منارة لإرشاد السفن وكوبرى يمتد من البحر إلى الشاطئ لتفريغ شحنات السفن والمعدات اللازمة للحفر وأنشأت أيضاً حوضا أ للميناء وأقامت الورش الميكانيكية مثل الحدادة والخراطة والنجارة وأقامت مصنعاً للطوب وكانت الشركة ما زالت تواجه مشكلة نقص مياه الشرب فاتفقت مع

السيد محمد الجيار صاحب مراكب الصيد على نقل مياه الشرب من المطرية إلى بورسعيد.

قام الخديوي سعيد في ١٢ أبريل ١٨٦١ بزيارة الميناء الذي حمل اسمه فيما بعد وزار الورش وأثنى على العمل وتسببت تلك الزيارة في رفع عدد العمال اللازمين لحفر القناة.

في ١٩ أبريل ١٨٦١ أرسلت الشركة ٣٠٠٠ عامل لحفر ترعة المياه العذبة بدءاً من القصاصين إلى قرية نفيشة بالقرب من بحيرة التمساح ووصلت المياه إليها في ٢٣ يناير.١٨٦٣

في أواخر عام ١٨٦١ قام الخديوى بزيارة مناطق الحفر بجوار بحيرة التمساح واختار موقع المدينة التي ستنشأ بعد ذلك والتي حملت اسم الإسماعيلية وطلب بعدها مسيو ديلسيبس زيادة عدد العمال إلى ٢٥٠٠٠ عامل شهرياً وقد كان ذلك للوفاء باحتياجات الحفر إلا أن العمال لم يكونوا يحصلوا على مقابل مادى مناسب.

في ١٨نوفمبر ١٨٦٢ أقام مسيو دي لسبس احتفالاً بمناسبة الانتهاء من حفر القناة البحرية المصغرة ووصول مياه البحر المتوسط إلى بحيرة التمساح وأقيم الحفل في منطقة نفيشة.

وكان الخديوى إسماعيل قد تولى حكم مصر في يناير ١٨٦٣ وتحمس للمشروع ولذلك أنشأ محافظة القنال في مارس ١٨٦٣ برئاسة إسماعيل حمدى بك وفى أواخر ذلك العام وتحديداً في ١٥ ديسمبر ١٨٦٣ بلغت الترعة الحلوة مدينة السويس.

ولأن مشكلة مياه الشرب كانت ما زالت مستمرة وخاصة في بورسعيد فقد بدأت الشركة في ١٠ أبريل ١٨٦٤ في مد خط أنابيب المياه العذبة من التمساح إلى بورسعيد وقامت شركة المهندس لاسرو بذلك.

وبسبب كثرة العمال وعدم وجود رعاية صحية كافية لهم فقد انتشر أكثر من وباء بينهم قضى على كثير منهم ومن أشهر هذه الأبئة وباء الكوليرا وظهر في ١٦ يونيو ١٨٦٥ ووباء الجدرى في أواخر عام١٨٦٦ . وفى ١٨ مارس ١٨٦٩ وصلت مياه البحر المتوسط إلى البحيرات المرة . وفى ١٥ أغسطس ضربت الفأس الأخيرة في حفر القناة وتم اتصال مياه البحرين في منطقة الشلوفة.

وعليه فقد تم استخراج ٧٤ مليون متر مكعب من الرمال والتكاليف ٣٦٩ مليون فرنك فرنسي وعدد العمال مليون. ويبلغ عدد الذين ماتوا أثناء الحفر ١٢٥ ألف عامل ويبلغ طول القناة ١٦٥ كم وعرضها ١٩٠ م وعمقها ٥٨ قدم.

حفل الافتتاح

دعا الخديوى إسماعيل أباطرة وملوك العالم وقريناتهم لحضور حفل الافتتاح والذي تم في ١٦ نوفمبر١٨٦٩ ، وقد كان حفلا أسطوريا ووصلت الحفلة إلى مستوى فاق ما نسمعه عن حكايات ألف ليلة وليلة.

كان طبيعيًا أن تكون البداية هي الاهتمام بزى العسكر وخاصة العاملين بالجوازات والصحة لأنهم في طليعة المستقبليين للملوك كما روعى الاهتمام بنظافة المدينة، وتم حث التجار على توريد الخضروات واللحوم والأسماك كبيرة الحجم لبورسعيد لمواجهة الطلبات المتزايدة كما روعى إحضار الثلج من القاهرة كذلك جهز عدد من السفن لإحضار المدعوين من الإسكندرية الي بورسعيد.

وفى أوائل نوفمبر ١٨٦٩ أخطر ديليسبس محافظة بورسعيد بأن الخديوى أذن في بدء إعداد الزينات وعلى الفور تم إخلاء الشوارع وترتيب العساكر اللازمين لحفظ الأمن وامتلأت بورسعيد بالمدعوين، وكان الخديوى قد طلب من مديرى الأقاليم أن يحضروا عدداً من الأهالي بنسائهم وأطفالهم لحضور حفل الافتتاح فانتشروا على خط القناة من فلاحين ونوبيين وعربان بملابسهم التقليدية حتى أن الإمبراطورة أوجيني أبرقت إلى الإمبراطور نابليون الثالث بأن الاحتفال كان فخماً وأنها لم تر مثله في حياتها ومما زاد الأمر أبهة اصطفاف الجيش والأسطول المصري في ميناء بورسعيد بالإضافة لفيالقه على ضفاف القناة.

وأقيمت ٣ منصات خضراء مكسوة بالحرير خصصت الكبرى للملوك والأمراء، والثانية إلى اليمين لرجال الدين الإسلامي ومنهم الشيخ مصطفى العروسى والشيخ إبراهيم السقا، والثالثة إلى اليسار وخصصت لرجال الدين المسيحي، وجلس بالمنصة الكبرى الخديوى إسماعيل ومسيو ديلسيبس والإمبراطورة أوجيني إمبراطورة فرنسا وفرنسوا جوزيف إمبراطور النمسا وملك المجر وولى عهد بروسيا والأمير هنرى شقيق ملك هولندا وسفيرا إنجلترا وروسيا بالآستانة والأمير محمد توفيق ولى العهد والأمير طوسون نجل محمد سعيد باشا وشريف باشا ونوبار باشا والأمير عبد القادر الجزائري، وقد بلغ عدد المدعوين من ذوى الحيثيات الرفيعة زهاء ستة آلاف مدعواً، وحتى يوم ١٥ نوفمبر كان قد تم استدعاء خمسمائة طباخ من مرسيليا وجنوة وتريستا.

واصطف العسكر عند رصيف النزول لحفظ الأمن ومنع الازدحام وكانت المراكب الحربية قد اصطفت على شكل نصف قوس داخل ميناء بورسعيد في منظر بديع، وبعد أن تناول الجميع الغذاء على نفقة الخديوى صدحت الموسيقى بالغناء وبعزف النشيد الوطني وتلا الشيخ إبراهيم كلمة تبريك وقام الحبار من الدين المسيحي وأنشدوا نشيد الشكر اللاتيني.

وفى المساء مدت الموائد وبها شتى أنواع الأطعمة والمشروبات وانطلقت الألعاب النارية والتي تم استيرادها خصيصاً لهذا الغرض وتلألأت بورسعيد بالأضواء وأنغام الموسيقي.

وقد استخدم إسماعيل تلك المناسبة لإظهار مدى حضارة مصر ولمحاولاته إظهار مزيد من الاستقلالية عن الآستانة.

أثر نشأة ميناء بورسعيد

تأثرت ميناء دمياط إيجابا لمدة ٣ سنوات عندما كانت مكاتب شركة القناة بها في دمياط ثم سلباً عندما انتقلت الشركة لمصر وتأثرت أعمال ميناؤها بالإضافة لميناء رشيد كما أدت إلى ازدهار مدينة الزقازيق حيث كان مكان تجمع العاملين الفلاحين في حفر القناة وقام الخديوى إسماعيل في أواخر القرن التسع عشر بتوسعة ميناء الإسكندرية خوفاً عليها من مزاحمة بورسعيد.

وتفوقت بورسعيد أيضاً على السويس والإسماعيلية بالرغم من أن بورسعيد كانت تابعه في البداية للإسماعيلية ربما لقربها من الدلتا ولإدارتها لشركة قناة السويس ولتوسطها مجرى القناة إلا أنها لم تجذب إليها الأجانب كما في بورسعيد.

أحداث تاريخية هامة حول قناة السويس

بعد مضي خمسة عشر عاماً، استُخدم فيها المصريون عمالاً بالسخرة، تم الانتهاء من شق قناة السويس. حيث بلغ طولها ١٠١ ميل وبلغ عرضها ١٩٦ قدماً وعشر بوصات. وتم افتتاحها في عهد الخديوي إسماعيل في احتفال صاخب في السابع عشر من نوفمبر ١٨٦٩. وقاد " ديليسبس" وبصحبته الإمبراطورة "أوجيني ــEmpress Eugenie" ، من فوق ظهر اليخت الإمبراطوري "النسر الصغير" موكباً احتفالياً من إحدى وخمسين سفينة تعلوها الزينات عبرت القناة. وكلف "جيوسيب فيردى ــ Giuseppe Verdi" بتأليف أوبرا "عايدة ــ Aida" لتقديمها في افتتاح الممر المائي الجديد. وهكذا تم فتح طريق مباشر أمام الاستغلال الأوروبي للشرق الأسطوري .

وقد فقدت مصر منذ البداية أي حق لها في الأرباح الهائلة للقناة. فالامتيازات الأصلية التي منحت لشركة القناة، أو"الشركة العالمية لقناة السويس البحرية" كانت تكفل لمصر ٤٤% من أسهم الشركة، ونسبة من صافي الأرباح قدرها ١٥% كما تضمنت الموافقة على إمكانية شراء مصر لكل أسهم الشركة بعد مضي ٩٩ عاماً من افتتاح القناة.

أما بقية أسهم الشركة فكان معظمها من نصيب "ديليسبس" وبعض المؤسسات المالية الفرنسية ومواطنين فرنسيين. وبعد مرور ست سنوات على افتتاح القناة، اضطر الخديوي

"إسماعيل"، نتيجة لأعباء تمويل حصة مصر في تكاليف إنشاء القناة فضلاً عن إسرافه المفرط، إلي بذل محاولات يائسة للحصول على المال. فقرر بيع حصته في أسهم القناة.

فسارعت بريطانيا، التي وجدت فرصتها أخيراً لبسط نفوذها على الممر المائي الحيوي، إلى تلقف الأسهم مقابل أربعة ملايين جنيه إسترليني. وقد شجع رئيس الوزراء البريطاني "بنيامين دزرائيلي – Benjamin Disraeli" بحماس إتمام الصفقة، وشرح موقفة للشعب البريطاني بقوله: "لم يكن دافعي لتحبيذ شراء هذه الأسهم هو الاستثمار المالي، فقد أوصيت دائماً البلاد بشرائها بوصفها صفقة سياسية، وهي صفقة مقدر لها في اعتقادي أن تعزز موقف الإمبراطورية".

لكن وضع الخديوي "إسماعيل" المالي لم يتحسن بل ازداد سوءً. فديونه ومعظمها للقوى الأوروبية، كانت ضخمة. وفي العام التالي أصبح "إسماعيل" مفلساً تماماً ووجد نفسه مضطراً لمنح بريطانيا وفرنسا حق المراقبة الثنائية علي اقتصاد بلاده مقابل ما تم تقديمه من مساعدات. خلال ١٨٨٠، سُدت السبل أمام الخديوي "توفيق"، الذي خلف "إسماعيل" والذي خلت خزانته من أي موارد مالية، مما اضطره لبيع حقه في نسبة الـ ١٥% من صافي الأرباح لمجموعة فرنسية مقابل ٢٢ مليون فرنك فرنسي.

وقد استثيرت المشاعر الوطنية داخل مصر من جراء تسليم الخديوي لحقوق مصر في أرباح القناة والتفريط في السيادة الاقتصادية، وكانت شركة القناة قد أصبحت بالفعل مصدراً لازدراء المصريين، الذين

أسموها بحق "دولة داخل الدولة"، بسبب سيطرة الأجانب على نشاطها وأساليبها التعسفية في العمل في استقلال كامل عن الحكومة المصرية. وبلغ الاستياء ذروته في عام ١٨٨١م عندما قاد "أحمد عرابي"، الضابط بالجيش المصري، تمرداً ضد الخديوي، وهو ما أدى إلى وقوع حدث مفاجئ تماماً، وهو السيطرة البريطانية على مصر.

أحداث ١٨٨٢ واحتلال مصر

في يونيه ١٨٨٢ حدثت اضطرابات في مدينة الإسكندرية راح ضحيتها عدد من الأوروبيين، وأخذت الدول الكبرى تتشاور في الأمر إلا أن بريطانيا بادرت بالتدخل، وفي يوليه ١٨٨٢ ظهر الأسطول البريطاني أمام الإسكندرية، ودارت عدة معارك في رمل الإسكندرية وكفر الدوار حيث تم هزيمة الأسطول البريطاني، كما ظهرت قوة عسكرية بريطانية أخرى في بورسعيد لتحتل القناة، واستطاعت أن تهزم جيش "عرابي". وفي ١٤ سبتمبر ١٨٨٢ سقطت القاهرة، وسرعان ما انعقدت السيطرة الكاملة لرجال الإدارة البريطانيين على المؤسسات السياسية والاقتصادية بالبلاد، ليتم انتزاع مصر تماماً من الإمبراطورية العثمانية الآفلة. وتعهد البريطانيون بالانسحاب بمجرد استقرار الأوضاع في البلاد، وتنظيم الوسائل الملائمة للحفاظ على سلطة الخديوي، على حد تعبير لورد "جرانفيل ــ Granville " وزير الخارجية البريطانية. ولكن وبعد مرور ما يقارب ثلاث أرباع القرن، ومع بداية عقد الخمسينيات، كان البريطانيون لا يزالون يحكمون مصر.

معاهدة القسطنطينية ١٨٨٨

في ١٨٨٨ أفلحت الضغوط الفرنسية في حمل كل من ألمانيا والنمسا والمجر وأسبانيا وإيطاليا وهولندا وروسيا والإمبراطورية العثمانية وبريطانيا، وهذا فضلاً عن فرنسا، على توقيع معاهدة القسطنطينية في ٢٩ أكتوبر ١٨٨٨ والتي تقضي مادتها الأولى بضمان حرية الملاحة في قناة السويس واستمرارها في أوقات الحرب والسلم، وكفالتها لكل سفينة حربية أو تجارية أياً كان العلم الذي ترفعه، واتفاق الأطراف السامية المتعاقدة بعدم التدخل بأي شكل من الأشكال لعرقلة الملاحة في القناة.

واتفقت أطراف المعاهدة بموجب المواد ٧،٥،٤ على "الامتناع عن القيام بممارسة حقوق الحرب، أو الدخول في مواجهات عسكرية، أو أي عمل آخر من شأنه تعطيل الملاحة في القناة أو المساس بسلامة موانيها وعدم قيام المتحاربين في أوقات الحرب باستخدام القناة وموانيها في إقلاع أو هبوط القوات، وشحن أو تفريغ الذخائر والمواد الحربية والتزام الأطراف السامية المتعاقدة بعدم السماح لأي سفن حربية بالبقاء في القناة". وخولت المادتان ١٠،٩ مصر "باتخاذ الإجراءات اللازمة لتنفيذ بنود هذه المعاهدة وتأمين الدفاع عن مصر، واستقرار النظام العام فيها". ومع ذلك جاءت المادة ١١ لتقرر بأن هذه الإجراءات يجب "ألا تخل بحرية الملاحة في القناة". وقضت المعاهدة كذلك بأن "تعتبر مبدأ المساواة ركناً أساسياً من أركان هذه المعاهدة" وبأن "الالتزامات الواردة فيها لا تقيد بأجل الامتياز الممنوح للشركة العالمية لقناة السويس البحرية. وأخيراً فقد نصت المعاهدة

على أنه، باستثناء الالتزامات الواردة صراحة في أحكام هذه المعاهدة، لا يجب المساس على أي نحو كان بحقوق مصر السيادية وحصانتها.

أحداث ما بعد الحرب العالمية الأولى

أعلنت إنجلترا حمايتها على مصر في ١٨ ديسمبر ١٩١٤ وقطعت صلة مصر بتركيا بإعلان من جانب واحد وجعلت مصر وموانيها إقليماً محارباً في جانب الحلفاء ضد تركيا بالقوة دون سند قانوني. وبانهيار الإمبراطورية العثمانية أصبحت بريطانيا تضع يدها على معظم ممتلكاتها وباشرت إنجلترا الحقوق التي مُنحت لمصر في معاهدة القسطنطينية لسنة ١٨٨٨. وزاول الأسطول البريطاني نشاطه داخل القناة وأصبحت طريق مواصلات للحلفاء أكثر منه طريقاً للملاحة العالمية. وجعلت بريطانيا من دلتا النيل معسكراً بريطانياً، كما أصبحت مسئوله عن سلامة القناة. ورغم اعتراض مصر على ذلك إلا أن الحكومة المصرية وقعت على معاهدة مع بريطانيا تنص على أن تتولى الأخيرة حماية القناة لمدة عشرون عاماً.

وكانت سياسة بريطانيا في هذه الفترة تعتمد على إغراق العرب بالوعود الكثيرة بالاستقلال، ولكنها لم تفي بوعودها، إلا أنها وعدت أيضاً اليهود بإنشاء وطن قومي لهم في فلسطين وصدقت وعدها وذلك بما سمى بوعد "بلفور" في ٢ نوفمبر ١٩١٧.

كما شهدت الفترة ما بين الحرب العالمية الأولى والثانية حركة توطين ما يقرب من نصف مليون يهودي في فلسطين حيث نجحوا في إقامة دولتهم في ظل حماية الانتداب البريطاني.

الوضع أثناء وبعد الحرب العالمية الثانية

حينما نشبت الحرب العالمية الثانية ١٩٣٩ــ١٩٤٥ اتجهت مشاعر المصريين إلى جانب أعداء بريطانيا أي إلى جانب الألمان، لأن الشعب المصري ظل ينظر إلى بريطانيا على أنها قوة محتلة سواء كان الاحتلال صريحاً أو مقيداً. ولما توغل "روميل ــ Erwin Johannes Eugen Rommel" في يناير ١٩٤٢ في الأراضي المصرية، حتى وصل إلى العلمين (على مسافة ٨٠ كم من الإسكندرية) كان الاعتقاد السائد في مصر، أن الجيوش الألمانية والإيطالية ستحررهم من قيود البريطانيين، لذا كان التعاطف مع الألمان ضد الإنجليز.

وعلى مدار فترة الحرب العالمية الثانية نجد أن إنجلترا قد حولت قناة السويس إلى أداة حربية بريطانية. وقدمت شركة قناة السويس خدمات كبيرة وفعالة للحلفاء، فكان كل منشأتها، ومكاتبها وأجهزتها وورشها في بور فؤاد، تعمل ليل نهار طوال سنوات الحرب الستة لحساب بريطانيا وباقي دول الحلفاء. ولم يغفل المحور أهمية القناة وخطورتها، وأن بريطانيا وحلفائها لم يحترموا حرية الملاحة والمرور في القناة، لذا وجه المحور عدة هجمات جوية، وأصيبت القناة بالألغام سواء كانت من جانب الطائرات أو الغواصات الألمانية. كما تعرضت أيضاً مدن القناة "بورسعيد والإسماعيلية والسويس" للغارات، وقد ترتب على ذلك تدهور حركة الملاحة في القناة، واضطرت إنجلترا إلى استعمال طريق رأس الرجاء الصالح.

في ٢٩ نوفمبر ١٩٤٧ اتخذت الجمعية العامة للأمم المتحدة القرار الرقم ١٨١ التوصية بتقسيم فلسطين بين العرب واليهود.

وفي الساعة الرابعة من بعد ظهر يوم ١٤ مايو ١٩٤٨ كان بن جوريون ـ David Ben – Gurion يقف أمام أعضاء المجلس القومي اليهودي في تل أبيب ليعلن قيام الدولة اليهودية في فلسطين دون أن يعين حدود تلك الدولة)

في ١٥ مايو ١٩٤٨ نشبت حرب فلسطين، والغريب في هذه الحرب أن إسرائيل لم تهتم بالقطاع الأوسط الذي تقع فيه جبهة الجيش الأردني (الفيلق العربي) بقيادة "جلوب ـ Sir

John Bagot Glubb" الإنجليزي الذي توقف بعد أن استولى على القدس القديمة لأسباب غير معروفة وأخذ الإسرائيليون يوجهون ضرباتهم الرئيسية إلى القوات المصرية في الجنوب.

وانتهت محنة حرب فلسطين باستيلاء إسرائيل على ٧٧% من أرض فلسطين. ومع عودة الضباط المصريين إلى مصر كانت قلوبهم مليئة بالمرارة ضد الاحتلال الإنجليزي ونظام حكم الملك "فاروق" الذي يعزى إليه عدم إعداد الجيش المصري بالقدر اللازم الذي يسمح بالوقوف في وجه إسرائيل.

تطورت الأحداث وزاد قلق الجيش والشعب المصري من التواجد البريطاني، وقد بلغت ذروة هذه الاضطرابات في ٢٦ يناير ١٩٥٢، وهو اليوم الذي نشبت فيه عدة حرائق في القاهرة.

وفي ٢٣ يوليه ١٩٥٢ قامت الثورة في مصر، وتم الاستيلاء على الحكم، وكان قادة الثورة من ضباط الجيش المصري الذين شاركوا في حرب عام ١٩٤٨.

جلاء الاحتلال الانجليزى عن مصر وقناة السويس

أولاً: جلاء القوات البريطانية عن مصر

منذ أن احتلت القوات البريطانية مصر في ١٥ سبتمبر ١٨٨٢ وهى تدعي أن هذا الاحتلال عمل مؤقت سيزول بمجرد أن تنتهي أسبابه ولكن هذا العمل دام نحو ٧٤ عاما إلى أن أنهته ثورة ٢٣ يوليه عام ١٩٥٢.

كان حوالي ٨٠ ألفاً من القوات البريطانية متمركزة على طول قناة السويس ويمثلون مصدراً للغضب والاستياء للشعب المصري، ورمزاً أرضى الإسرائيليين الذين كانوا يعتبرون البريطانيين كمانع لأي هجوم مصري عبر القناة، وقد كانت قاعدة القناة أكبر قاعدة عسكرية في شمال أفريقيا، فكانت تضم ١٥ فرقة عسكرية، ١٥ سرب طائرات، والأسطول البحري الملكي في شرق البحر المتوسط، كما كانت القاعدة تستخدم ما يقرب من ٢٠٠ ألف من المصريين في مختلف المجالات.

ظلت الجماهير المصرية ساخطة على الاحتلال البريطاني، مما اضطر الحكومة المصرية "وزارة الوفد" في ١٥ أكتوبر ١٩٥١ إلى إلغاء المعاهدة البريطانية المصرية التي عقدت عام ١٩٣٦م، وبعدها بدأ الشعب المصري النضال ضد الإنجليز في منطقة القناة حتى قيام ثورة يوليه ١٩٥٢، حيث كان الفدائيون المصريون يخطفون ويقتلون الجنود البريطانيين، ويلقون بالقنابل اليدوية في معسكرات الضباط، ويزرعون الطرق بالألغام وينسفون المنشآت العسكرية.

كان أول مطلب للثورة أن تجلو بريطانيا عن البلاد، وبدأت المحادثات الأولى في ١٧ أبريل ١٩٥٣، ومع شعور بريطانيا بأنها لن تستطيع أن تحمي قاعدتها في مصر من هجمات الفدائيين، والتكاليف المتزايدة للقاعدة، علاوة على عدم أهميتها في العصر النووي، لذا أعلن في ٢١ يوليه ١٩٥٤، أنه قد تم الوصول إلى اتفاق مبدئي، ينص على جلاء القوات البريطانية عن منطقة قناة السويس في خلال عشرين شهراً، على أن يقوم المدنيون الإنجليز بصيانة القاعدة مع شرط تهيئة القاعدة للعمل، وعودة القوات البريطانية في حالة وقوع هجوم مسلح من أي دولة على أحد دول الجامعة العربية أو تركيا. وأن تجلو هذه القوات بعد ذلك فور وقف القتال.

في ١٩ أكتوبر ١٩٥٤ تم توقيع الاتفاق المصري البريطاني بين "عبدالناصر" و"أنتوني ناتنج" ـ Nutting Anthony ـ وزير الدولة للشؤون الخارجية البريطاني، وفي ١٣ يونيه ١٩٥٦ غادر البلاد آخر جندي بريطاني قبل الميعاد الرسمي المحدد بخمسة أيام.

ثانياً: موقف مصر من اتفاقية الجلاء

مثل التوقيع على الاتفاقية نقطة هامة في تاريخ مصر، حيث أسدل الستار على عصر اتسم بكفاح مرير خاضه المصريون ضد الاحتلال، فقد رأت في الاتفاقية تتويجاً لثورة يوليه، وكان "عبدالناصر" حريصاً على إنجازها لأكثر من سبب، فهو يريد أن يحقق حلم عمره الذي جاهد من أجله منذ كان طالباً، وليثبت ذاته، وينقش اسمه على وثيقة تنهي الاحتلال

البريطاني لمصر الذي دام طويلاً، ورأى أيضاً أن يولي جهوده شطر الناحية الداخلية ويتفرغ لإعادة بناء الاقتصاد، والإصلاح الاجتماعي.

ومما لا شك فيه أن مصر قبلت بعض التنازلات عندما وقعت الاتفاقية، خاصة ما جاءت به المادة الرابعة التي نصت على أنه "في حالة وقوع هجوم مسلح من دولة من الخارج على أي بلد، يكون طرفاً في معاهدة الدفاع المشترك بين دول الجامعة العربية الموقع عليها في القاهرة في ١٣ أبريل ١٩٥٠ أو تركيا، أن تقدم مصر للمملكة المتحدة من التسهيلات ما قد يكون لازماً لتهيئة القاعدة للحرب وإدارتها إدارة فعالة، وتضمن هذه التسهيلات استخدام الموانئ المصرية في حدود ما تقتضيه الضرورة القصوى للأغراض سالفة الذكر".

ثالثاً: موقف بريطانيا من اتفاقية الجلاء

عقب إبرام الاتفاقية، بعث وزير الخارجية البريطاني "سلوين لويد ــ Selwyn Lloyd" رسالة إلى "عبدالناصر" يهنئه فيها، ويصف ما تم بأنه "خطوة هامة إلى الأمام لإيجاد تفاهم وصداقة على أسس جديدة بين البلدين". واتخذت مصر الإجراءات الرسمية لشطب شكواها ضد بريطانيا في مجلس الأمن، وتم تبادل وثائق التصديق على الاتفاقية، وأرسلت نسخة للأمم المتحدة .

رابعاً: موقف أمريكا من اتفاقية الجلاء

حظيت الاتفاقية بتأييد الأمريكيين، الذين كان لهم الدور في إتمامها. فقد مارس "أيزنهاور ـ Dwight David Eisenhower" ضغوطاً قوية على بريطانيا لسحب قواتها. ويروي "أيزنهاور" في مذكراته أنه كان يعتقد " أن احتفاظ بريطانيا بقوات كبيرة بصورة دائمة في منطقة تابعة لحكومة غيورة ومستاءة ووسط تجمعات سكانية معادية لم يكن مستساغاً أو عملياً، ومن هنا شجعنا، "جون دالاس ـ John Foster Dulles" وأنا، البريطانيين على أن يجلوا بالتدريج". كما لوحوا بالمعونة العسكرية لمصر، واستخدموا ورقة المساعدة الاقتصادية لإقناعها بالموافقة. وعندما نوقشت الاتفاقية في الاجتماع الوزاري لحلف شمال الأطلسي في باريس، أكد المجتمعون على أنها عمل مرض، وتقدم التسهيلات للغرب، وبينوا أنهم تخلصوا من مصدر الاحتكاك الرئيسي مع العالم العربي، مما يؤهل للقيام بدور أكثر إيجابية وإفادة فيما يتعلق بمشكلات الشرق الأوسط.

خامساً: موقف إسرائيل من اتفاقية الجلاء

كان احتمال نجاح المفاوضات الدائرة حول الانسحاب يسبب انزعاجاً كبيراً لإسرائيل، فمعنى ذلك أنه سيتم إلغاء الحاجز الواقي، الذي تمثله القوات البريطانية الموجودة على طول القناة بين إسرائيل والقوات المصرية، وبالتالي تزداد قوة "عبدالناصر" وشعبيته رسوخاً. ولم يكن مثل هذا الاحتمال بالأمر الذي تسكت عليه إسرائيل. وللحيلولة دون تحقيق إمكانية نجاح المفاوضات، نفذ جهاز الاستخبارات الإسرائيلية خطة ملتوية للقيام بعملية سرية ضد المنشآت الأمريكية والبريطانية في مصر. دون علم "موشى شاريت ـ Moshe Sharett" رئيس الوزراء. وكان هدف العملية

القيام بأعمال تخريب بحيث تبدو كما لو كانت من تدبير المتعصبين المصريين وبالتالي تظهر حكومة "عبدالناصر" أنها لا تستطيع أن تسيطر على الأمور في قناة السويس لو انسحب منها البريطانيون.

وكان أكثر ما يزعج رئيس الوزراء الإسرائيلي تقدم مفاوضات الانسحاب. إلا أن ما أقلقه وحيره بشكل خاص هو أن المفاوضات كانت تتقدم دون أي اهتمام ظاهر بمصالح إسرائيل.

وكان يرى أن من حق إسرائيل أن تخرج على الأقل ببعض المزايا في مجرى تلك المفاوضات بالضغط على مصر كي توافق على السماح للسفن الإسرائيلية بالمرور من القناة. فعدم المرور سبب أضراراً كبيرة للاقتصاد الإسرائيلي، كما أن الإغلاق اللاحق لمضيق "تيران" على شاطئ البحر الأحمر ضاعف الضرر. فالمضيق يتحكم في المرور إلى "إيلات".

المنفذ البحري الوحيد لإسرائيل إلى المحيط الهندي وآسيا. وكما ذكر "موشي دايان ــ Mosha Dyan" ، الذي عين عام ١٩٥٤ رئيساً لأركان الجيش الإسرائيلي، في مذكراته، إن "إغلاق الممرات المائية اعتبر بمثابة حصار لم يمثل بالنسبة لإسرائيل قضية سياسية بالغة الأهمية فحسب، بل مثل أيضاً ضربة قاصمة لاقتصادها وعقبة أمام تطورها".

سادساً: التغيرات التي طرأت على اهتمامات وأولويات عبد الناصر

لقد أبدى عبدالناصر منذ وصوله للسلطة، اهتماماً محدوداً بالتعبيرات العربية المعتادة حول كراهية إسرائيل، وعندما قابله الجنرال "بيرنز ــ Burns" رئيس أركان قوات الأمم المتحدة في الشرق الأوسط لأول مرة، في ١٥ نوفمبر ١٩٥٤، وجد الرئيس المصري مستغرقاً في المشكلات الداخلية، ويذكر بيرنز أن عبدالناصر أخبرني أنه لا يرغب في حدوث متاعب في الجبهة الشمالية لمصر، أو وقوع ما يعكر صفو سنوات الهدوء الست التي مرت منذ توقيع الهدنة، وأنه لا يفكر في القيام بأي مغامرة عسكرية". كذلك قال "عبدالناصر" "لكينيت لاف ــ Kennett Love": مراسل نيويورك تايمز ــ New York Times " نحن نريد السلام حتى نستطيع أن نخصص الأموال التي تنفق الآن على الدفاع لمشروعاتنا الاقتصادية والاجتماعية".

مع بداية عام ١٩٥٥، كان الهدوء النسبي يسود على طول الحدود المصرية الإسرائيلية، إلا أنه في مساء ٢٨ فبراير تحطم هذا الهدوء على نحو عاصف، فقد تحركت مجموعة من المظليين الإسرائيليين يبلغ عددها نحو ٥٠ فرداً، كان هدفهم تدمير معسكر صغير للجيش المصري، وخط السكك الحديد الموجود في الضواحي الشمالية لمدينة غزة، داخل الحدود المصرية. وقد أسفر هذا الحادث عن ثمانية من القتلى، وتسعة من الجرحى في الجانب الإسرائيلي، وخمس عشرة من القتلى، فضلاً عن تسعة عشر من الجرحى في الجانب المصري.

وقد أدان مراقبي الأمم المتحدة الهجوم الإسرائيلي في عبارات حادة" إننا نعتبر هذا العدوان الفظيع أمراً بالغ الخطورة واستفزازاً صريحاً للقوات المسلحة المصرية.

ويتعين على إسرائيل أن تتحمل النتائج المترتبة عليه، والمسؤولية الكاملة عن أي أعمال عدوانية أخرى".

أعلن الجنرال "بيرنز" تأييده لتصريح المراقبين ووصف الغارة بأنها" هجوم مدبر ومخطط تم بناء على أوامر من السلطات الإسرائيلية وقامت به قوات إسرائيلية نظامية" وأوصى بأن يصدر مجلس الأمن قراراً قوياً بإدانة إسرائيل، وقد أصدر مجلس الأمن بالفعل هذا القرار واشترك في صياغته الدول الثلاث الأكثر تأييداً لإسرائيل، بريطانيا وفرنسا وأمريكا. وقد كتب الجنرال "بيرنز" في تقريره عن غارة غزة يقول "إن هذه الغارة مثلت حدثاً خطيراً في التاريخ المقبض للشرق الأوسط".

غيرت غارة غزة، أكثر الحوادث دموية بين مصر وإسرائيل منذ حرب عام ١٩٤٨، طبيعة الموقف بين مصر وإسرائيل. وأثارت سباق تسليح شديد المنافسة بينهما. فضلاً عن ذلك فقد حولت الشرق الأوسط من منطقة نزاع بين العرب واليهود إلى حلبة للمنافسة بين القوى العظمى.

كان الأثر الذي تركته الغارة في عبدالناصر شديد الوطأة فقد أدت إلى تغيرات في سياساته، فخلال أسابيع قليلة أصدر قرار بتنظيم المتطوعين الفلسطينيين في قطاع غزة في شكل وحدات من الفدائيين للقيام بعمليات

تخريب وإرهاب داخل إسرائيل. وأمر الجيش النظامي بتدريب هذه الوحدات، كما أمر، لأول مرة، بإطلاق العنان لأي عمليات فدائية ضد إسرائيل.

كذلك أصدر قراره الخطير بتغيير الأولوية الأولى في برنامج حكومته من إصلاح مجتمع مصر المتخلف إلى الضرورة الملحة للحصول على الأسلحة.

سابعاً: كسر احتكار السلاح

رفعت بريطانيا الحظر على بيع الأسلحة لمصر الذي فرضته بموجب الإعلان الثلاثي الصادر في ٢٥ مارس ١٩٥٠ من بريطانيا وفرنسا والولايات المتحدة الأمريكية، عندما وقع "عبدالناصر" بالأحرف الأولى على اتفاقية الجلاء وفي ٢٧ يوليه ١٩٥٤. سلم عبدالناصر قائمة بالأسلحة التي يريدها إلى" أنتوني ناتنج" وزير الدولة البريطاني للشؤون الخارجية وواحد من أكثر المقربين إلى "إيدن ـ Sir Anthony ,Eden" عقب التوقيع الرسمي على الاتفاقية في ١٩ أكتوبر ١٩٥٤ وطلب منه أن يحملها معه إلى لندن، وأثير الموضوع أمام مجلس العموم البريطاني، وعارضه الذين خشوا على إسرائيل خاصة حزب العمال، ورد عليهم "ناتنج" بأن ذلك لا ينطوي على شئ يخيفها، أو حتى يدعو لقلقها، لأن تقديم الأسلحة لمصر سيكون فقط في استخدامها في أغراض الدفاع المشروع، وأن بريطانيا ستمكن دول الشرق الأوسط من القيام بدورها في الدفاع عن المنطقة كلها.

ولكن إلى أي مدى كان التطبيق؟ راحت لندن تبحث قائمة المطلوب من الأسلحة التي تقدمت بها مصر، وعندما بعث السفير البريطاني في

القاهرة لحكومته ليستفسر عما تم في هذا الأمر، ردت الخارجية البريطانية بأن المسألة تناقش على مستوى عال، وأن بريطانيا لا تشجع سباق التسليح ، وتبذل أقصى ما في وسعها في سبيل ذلك.

كان "عبدالناصر" ينتظر إجابة طلبه، وحاول استثارة الغرب ومس وتره الحساس، فصرح لمراسل صحيفة نيويورك تايمز الأمريكية أن روسيا الشيوعية تشكل خطراً جسيماً على أمن مصر، وأنه من الطبيعي أن يتجه العرب صوب الغرب لطلب الأسلحة والمساعدة، وحث على التعاون الذي يرتكز على الصدق والصداقة معه. ولم يطرق عبدالناصر باب بريطانيا فقط، وإنما طلب أيضاً الأسلحة من الولايات المتحدة الأمريكية، التي أرسلت بعثة عسكرية لإجراء مباحثات حول توريد الأسلحة لمصر، ولكن "دالاس" أصر على أن ترتبط مصر بشبكة الدفاع الغربية للشرق الأوسط، وفي نفس الوقت وافقت واشنطن على تزويد العراق بالأسلحة. وعندما طلب عبدالناصر الأسلحة من فرنسا ساومته على التخلي عن شمال أفريقيا خاصة الجزائر، وراحت تزود إسرائيل بها.

استمر التسويف البريطاني، وتكررت الاعتذارات التي تنم عن الرغبة في المحافظة على التوازن في التسليح بين مصر وإسرائيل، وفي تلك الأثناء كانت المساعي البريطانية على قدم وساق بالنسبة لحلف بغداد، لذا وجدت لندن أن تجمد مسألة الأسلحة وتساوم مصر عليها، وعمد "عبدالناصر" إلى مزيد من الانتظار، برغم أن مصر كانت لا تمتلك سوى ست طائرات عسكرية صالحة للاستعمال، وكمية من ذخيرة الدبابات تكفي لمعركة مدتها ساعة واحدة.

في ٢٤ فبراير ١٩٥٥ أعلن رسمياً عن مولد حلف بغداد، وبعد أربعة أيام اخترقت إسرائيل الحدود المصرية وشنت غارة على قطاع غزة بدعوى الانتقام من الفدائيين. هزت هذه الحادثة عبدالناصر بعنف، وأصبح على استعداد للتعاون مع من يمد له يد المساعدة، في سبيل أن تكون الأسلحة في يد جيشه ليشهرها في وجه عدوه. كرر طلبه مرات أخرى سواء مع بريطانيا أو الولايات المتحدة الأمريكية وقد استعرض الموقف مع السفير الأمريكي المستر " بايرود ــ Bayard " مبينا أن مصر تُحرم من الأسلحة وغارات إسرائيل تتكرر، في الوقت الذي تعقد فيه صفقات الأسلحة مع إسرائيل والعراق. كذلك كان الفشل حليفه في شراء الأسلحة من باقي دول الغرب لارتباطها بعضوية حلف شمال الأطلسي.

ومن هنا أصبح على يقين أنه لن يحصل على الأسلحة من الغرب، لأنه لن ينفذ شروطه، خاصة فيما يتعلق بنظام الدفاع عن الشرق الأوسط، وضرورة الدفع بالعملة الصعبة.ومع هذا ألح في الطلب، وكما يذكر "ناتنج" أن "عبدالناصر" قصد اختبار حسن النوايا أكثر من تلبية طلبه.

كان الاتحاد السوفيتي هو البديل للغرب بالنسبة لتوريد الأسلحة، ولم يعد أمام "عبدالناصر" إلا التفكير فيه، بعد أن نفد صبره، وأوصدت أبواب الغرب أمامه. حقيقة

أنه لم يكن يرغب في فتح الباب الشرقي لما يمكن أن يترتب على ذلك من سلبيات، ولأن أسلحة الكتلة الشيوعية غير معروفة للجيش المصري، وبالتالي ستكون هناك صعوبات،

ولكنه مع هذا راح يفكر في الأمر بجدية.

وجاءت الفرصة لــ "عبدالناصر" أثناء حضوره مؤتمر "باندونج" وفي حديث له مع "شو إن لاي ــ Chou En – Lai " رئيس وزراء الصين الشعبية عن الأوضاع في الشرق الأوسط، تكلم "عبدالناصر" عن التهديد الذي تتعرض له مصر من جانب إسرائيل، ومماطلة الغرب في إمداده بالأسلحة لإجباره على أتباع سياسته والسير في ركابه، ثم سأله عن إمكانية شراء مصر الأسلحة من الصين الشعبية، فأجابه أنه يعتمد على أسلحة الاتحاد السوفيتي، ووعد بالوساطة لمصر لدى موسكو. وبذلك انحرف طريق "عبدالناصر" في هذا الأمر عن الغرب وبدأ الخطوة الأولى في طريق الاتحاد السوفيتي الذي أعلن استعداده لتوريد الأسلحة لمصر.

اطمأن "عبدالناصر" للوضع الجديد، وفي الوقت ذاته رأى استخدام أسلوب المناورة، بمعنى أن يلمح سواء لبريطانيا أو الولايات المتحدة الأمريكية بالرد على تسويفهما باستيراد الأسلحة من غيرهما، ربما يحرك فيهما الغيرة ويدفعهما للتوريد حتى لا يسمحا أن يطأ قدم الاتحاد السوفيتي المنطقة.

من هذا المنطلق كان تحذيره للسفيرين: البريطاني والأمريكي من أنه ما لم يستطع الحصول على الأسلحة من الغرب، سيضطر لقبول العرض السوفيتي، واعتقدت لندن وواشنطن أن "عبدالناصر" يبتزهما، إلا أن رد لندن جاء ليحذره من أنه لو استلم أسلحة من موسكو لن يتلقى أي أسلحة من بريطانيا. وعَدَّ عبدالناصر ذلك تهديداً لا يمكن قبوله، ومما زاد الموقف

صعوبة أن اللجنة المشرفة على تنفيذ الإعلان الثلاثي لعام ١٩٥٠، الذي تعهدت بموجبه بريطانيا وأمريكا فضلاً عن فرنسا بعدم إثارة الاضطراب في الوضع القائم في الشرق الأوسط بتقديم إمدادات جديدة من الأسلحة إلى أي من الطرفين، قد وافقت على إعطاء إسرائيل أسلحة جديدة، ووكلت لفرنسا مهمة التوريد.

حاولت بريطانيا أن تحسن من موقفها، فأرسلت لمصر في صيف ١٩٥٥ أربعين دبابة من نوع "سنتوريون ــ Centurion" دون أن تكون معها طلقة واحدة من الذخيرة، وعندما احتجت مصر، شحنت لها عشر قذائف لكل دبابة، وهو عدد لا يكفي لمجرد التجارب الأولية لإطلاق النار وتحديد الهدف. وهذا يعني أن الشحنة لا يرجى منها نفع.

على الجانب الآخر، نظرت موسكو للرغبة المصرية برؤية متفتحة، فقد طرقت الظروف أبوابها، فرحبت بها واحتضنتها، في وقت تأسس فيه حلف بغداد وانضمت إليه بريطانيا ليكون حزاماً شمالياً إستراتيجياً في الشرق الأوسط ليعوق التقدم السوفيتي جنوباً. وبسرعة فائقة التقى "سولود ــ solod, Daniel" السفير السوفيتي في القاهرة بعبدالناصر عارضاً عليه موافقة حكومته على تزويد مصر بالأسلحة التي منعها الغرب عنه.

عرض الاتحاد السوفيتي التسهيلات، فقد أبلغ "شبيلوف ــ Dmitri Shepilov" محرر صحيفة البرافدا ــ Pravda السوفيتية والذي أصبح وزيراً للخارجية "عبدالناصر" أن بلاده تقبل دفع ثمن صفقة الأسلحة بالقطن المصري. وكانت مسألة العملة الصعبة تشكل صعوبة في استيراد الأسلحة،

لكن في الوقت نفسه تردد "عبدالناصر" في مسألة رهن القطن، بالإضافة إلى تيقنه من استغلال موسكو للظروف، وفي داخل نفسه كان يتمنى أن يكون التعامل في الأسلحة مع الغرب، حتى لقد صرح فيما بعد لمراسل الصحيفة الأمريكية نيويورك بوست ـ New York Post بقوله: "كنا نفضل الصفقة مع الغرب، ولكن بالنسبة لنا فالمسألة حياة أو موت".

أُعد مشروع الاتفاقية بين القاهرة وموسكو، ونص على أن تشتري مصر أسلحة سوفيتية من بينها مقاتلات "الميج ـ MIG" وقاذفات القنابل "اليوشن ـ Ilyushin " ودبابات "ستالين ـ Stalin Mark" وغواصات ومدافع وزوارق طوربيدات ومدفعية ميدان ونظام راداري على أن تسدد ثمن هذه الأسلحة بالقطن والأرز، وحددت الفائدة بـ ٢% وفترة سماح أربع سنوات.

تقرر أن تُنسب صفقة الأسلحة إلى تشيكوسلوفاكيا ـ Czechoslovakia لعدة أسباب، فعلى الجانب السوفيتي، فضلت موسكو ألا تكون هناك مواجهة مع الغرب، أما الجانب المصري، فقد رأى "عبدالناصر" أن يبدو في نظر العالم الخارجي أقل ميلاً لليسار حيث أن إسرائيل كانت تحصل على سلاح من تشيكوسلوفاكيا أثناء حرب فلسطين، بالإضافة إلى أمله في أن يغير الغرب موقفه ويستجيب له خاصة بعد محاولة بريطانيا الخاصة بشحنة الدبابات غير المكتملة الذخيرة، لذا أَطْلَعَ "عبدالناصر" السفير الأمريكي على مسودة الاتفاقية. وكان يؤمن أنه إذا وافقت الولايات المتحدة الأمريكية، فإن الموافقة البريطانية ستصحبها. وإتباعاً لسياسة النفس الطويل انتظر "عبدالناصر" شهرين، لعل هذا التهديد

يحدو بالغرب لاتخاذ خطوة إيجابية تلغي مشروع الاتفاقية مع السوفيت، ولكن فشلت هذه المحاولة مما اضطره لتوقيع الاتفاقية. ولم يعلن عنها في حينه. وإنما أعلن عنها رسمياً في ٢٧ سبتمبر ١٩٥٥ أثناء افتتاحه معرضاً للقوات المسلحة.

ثارت بريطانيا للإعلان عن هذه الصفقة، وطلب السفير البريطاني في القاهرة مقابلة "عبدالناصر" على وجه السرعة، وبين له أن الصفقة تتعارض مع اتفاقية الجلاء التي تشير مقدمتها إلى الصداقة والرغبة في التعاون، وأنها ــ أي الصفقة ــ تهدد أمن القاعدة البريطانية في القناة لوجود أسلحة من بلد شيوعي، وما يتبع ذلك من وجود فنيين أجانب، فأجابه "عبدالناصر" أنه لا يوجد نص في الاتفاقية يمنع شراء الأسلحة من أي جهة، وأن عدد الفنيين سيكون محدوداً، وسيرحلون عقب تدريب المصريين، كما أن أماكن التدريب ستختار بعيدة عن القاعدة، ثم سأله السفير عن إمكانية إلغاء الصفقة، فنوه "عبدالناصر" بارتباط ذلك بثورة في الجيش. وتفجر هذا النبأ في إسرائيل كأنه قنبلة واعتبرت هذه الصفقة تغييراً واضحاً في موازين القوى في المنطقة. كما كان قرار الصفقة يعني شيئاً أكثر من ذلك حيث يحمل مغزى إستراتيجياً وهو أن مصر التي كانت تعتبر حتى ذلك الوقت ضمن نطاق الوصاية الغربية التي يفرضها الغرب فرضاً قد انتقلت إلى دائرة النفوذ السوفيتي وأن "عبدالناصر" سيأتي بالروس إلى منطقة الشرق الأوسط.

أما عن مصر فقد استفادت من الصفقة وبعثت ضباطاً مصريين إلى تشيكوسلوفكيا وبولندا ــ **Poland** ليتدربوا على نوعية السلاح، كما

أرسلت بعثة من القوات الجوية إلى الاتحاد السوفيتي وأوربا الشرقية. وكان "عبدالناصر" قد اشترط أن يرفق بالصفقة قطع غيار وذخيرة تكفيها لمدة خمس سنوات، وأن تتسلم الأسلحة في شحنات ضخمة لا على دفعات على النحو الذي اعتاد عليه الغرب. وبذلك حقق عبدالناصر هدفه وضمن قوة جيشه. ورغم تردده في البداية عندما أقدم على هذا الإجراء، إلا أنه كان في صالحه، وأجهضت لأول مرة سياسة احتكار الغرب للأسلحة، وازداد هو رفعة وثقة، حيث دعم بهذه الخطوة موقفه المعارض للغرب، وأظهر قدرته على التحدي. وهكذا كانت صفقة الأسلحة إيذاناً بكسر احتكار الغرب للشرق عسكرياً واقتصادياً، وبزوغ اتجاه جديد سلكته مصر عندما وجدت في مقدورها استخدام سياسة تحقق لها متطلباتها من ناحية، وتضرب في الوقت نفسه أعداءها من ناحية أخرى.

ثامناً: تعارض المصالح العربية والغربية

نتيجة لعدم إدراك الغرب لحقيقة القومية العربية المتزايدة والتي كانت مصر تدعو لها في كل المحافل الدولية والتي ظهرت بصورة واضحة في مؤتمر "باندونج" في ١٨ أبريل ١٩٥٥ حيث نجح عبدالناصر في عرض قضايا الوطن العربي وحصل على:

- تأييد المؤتمر لحقوق الشعب الفلسطيني.
- مطالبة المؤتمر بحق تقرير المصير لكل من تونس والجزائر والمغرب.

- دعوة المؤتمر إلى تسوية سلمية لقضايا محميات الخليج وتأييده موقف اليمن منها.

ومن الواضح في هذه القضايا أنه لا مفر من الاصطدام بين مصالح دول العدوان الثلاثي بريطانيا وفرنسا وإسرائيل. فالقضية الأولى تعني عدم شرعية دولة إسرائيل من الأساس.

والقضية الثانية تطالب فرنسا بالتخلي عن آخر ممتلكاتها الاستعمارية. والقضية الثالثة تكشف النقاب عن وضع بريطانيا غير الشرعي في بلدان الخليج العربي، كل هذه القضايا جعلت من مؤتمر "باندونج" نقطة هامة سببت الحقد لدى دول العدوان الثلاثي ضد مصر، أيضاً بلغ الأمر ذروته عندما ذهب "عبدالناصر" إلى بريوني ــ **Brioni** في يوغسلافيا ليجتمع مع "تيتو ــ **Josip Broz Tito** " و"نهرو ــ **Jawaharlal Nehru**" لمناقشة مشاكل الشرق الأوسط وفي مقدمتها مشكلة فلسطين والجزائر وهكذا ازداد سخط الغرب على "عبدالناصر" بالذات وبالتالي ازدادت أواصر القرب بين دول العدوان الثلاثي.

تاسعاً: تعارض المصالح الفرنسية والمصرية

عندما فقدت فرنسا نفوذها في تونس والمغرب بعد حصولهما على الاستقلال رغبت في التمسك بالجزائر. وفي بداية الثورة الجزائرية في عام ١٩٥٤ حيث كانت محدودة إلا أنها انتشرت في كل مناطق الجزائر بعد فترة قصيرة ومع أن الثورة جزائرية في أساسها إلا أنها اتخذت من القاهرة مقراً لقيادتها. كما كانت مصر تمد الثوار بالسلاح والدعم المعنوي لذا بدأ الصدام

بين فرنسا ومصر حيث أرادت فرنسا أن تتخذ إجراء ما ضد مصر لمساندتها الثورة الجزائرية. ولما فشل الفرنسيون في إخماد الثورة الجزائرية ادعوا أن مصر هي التي تشعل ثورة الجزائر، لذلك وجه الفرنسيون حملة كراهية ضد مصر مركزة في شخص عبدالناصر، وادعت أن حل مشكلة الجزائر لن يكون إلا في القاهرة فلو انهار نظام الحكم في مصر فإن النصر في الجزائر سيكون حليف فرنسا ولهذا السبب كان انضمام فرنسا إلى دول العدوان الثلاثي. كما أن فرنسا كانت متعاطفة مع إسرائيل في كُرْه العرب ومناهضة مبادئ القومية العربية التي ينادي بها "عبدالناصر"، لهذا أرادت إسرائيل ألا تضيع هذه الفرصة هباءً وأخذت تتقرب من فرنسا وسرعان ما عقدت معها صفقات سرية لتزويدها بالأسلحة رغم أن الاتفاق الثلاثي بين فرنسا وإنجلترا وأمريكا في عام ١٩٥٠ كان يقضي بأن تمتنع هذه الدول عن تصدير الأسلحة إلى دول الشرق الأوسط، كما تم إمداد إسرائيل أيضاً بالأسلحة الزائدة من الحرب العالمية الثانية وخاصة الدبابات والمدافع وأصبحت إسرائيل بذلك أقوى قوة عسكرية في الشرق الأوسط وأفريقيا.

عاشراً: مشروع السد العالي

يعتبر مشروع السد العالي عند أسوان أكبر مشروع يتم تنفيذه على النيل منذ أيام الفراعنة. ويعادل حجمه، وفقاً لتصميمه، حجم هرم خوفو الأكبر سبع عشرة مرة، لكن الهدف منه لم يكن إرضاء غرور الحاكم الفرد كما كان الحال عند بناء الأهرامات بل لإطعام الشعب المصري. كان أكثر

مشاريع "عبدالناصر" ومجلس قيادة الثورة طموحاً، وبالتالي تبنى "عبدالناصر" والمجلس، بعد ثلاثة أشهر فقط من إسقاط الملك "فاروق" في يوليه ١٩٥٢م، بناء السد بوصفه هدفاً وطنياً وتعاقدوا مع بيت الخبرة "هوشتيف ودور تموند" لإجراء دراسات الجدوى.

لقد كان الأمل الوحيد لمصر في أن تزرع ما يكفي لإطعام شعبها يكمن في التحكم في الفيضان البالغ التقلب لنهر النيل العظيم. وكان البريطانيون قد أكملوا بناء سد

أسوان الأول في عام ١٩٠٢ وتم تعليته مرتين في عامي ١٩١٢ و١٩٣٣ للحصول على المزيد من مياه الري. ومع ذلك تجاوز معدل زيادة السكان في مصر معدل زيادة الأرض الزراعية التي أضافتها عمليتا تعلية السد.

إن مشروع السد العالي سوف يضيف ٢ مليون فدان من الأرض الزراعية الجديدة بجانب التحكم في مياه الفيضان وتوليد الطاقة الكهربية التي تكفي نصف استهلاك البلاد.

أما قيمته الرمزية فهي فائقة الأهمية بالنسبة لمصر، حيث يمثل قفزة واسعة نحو القرن العشرين. ويجسد أعظم تطلعات نظام "عبدالناصر"، ويبرهن على استقلال مصر وسيادتها.

كان دخول روسيا إلى المنطقة من خلال صفقة الأسلحة التشيكية هو الذي دفع واشنطن لدعم السد العالي. فقد قرر "دالاس" وزير الخارجية، بناء على إلحاح "هوفر ـ Herbert, Aj,Hoover" مساعد وزير

الخارجية، الانضمام إلى البريطانيين والبنك الدولي في تمويل السد وربط ذلك بالمحاولة السرية لإيجاد حل نهائي للصراع العربي ــ الإسرائيلي المتفجر، وكما قال "كيرميت روزفلت ــ Keermit Roosevelt" رجل وكالة الاستخبارات المركزية ــ CIA الذي شارك في الصياغة والتنفيذ "لقد حاول "هوفر" شراء السلام بالسد".

جرت المفاوضات بسرعة، وتم الإعلان عن التوصل إلى اتفاق مؤقت في ١٦ ديسمبر ١٩٥٥، يتولى البنك الدولي، والولايات المتحدة، معاً تمويل سد مصر بتكلفة تقديرية تبلغ ١.٣ مليار دولار. وسيقدم البنك ٢٠٠ مليون دولار، و٢٠٠ مليون دولار أخرى ستقدمها بريطانيا وأمريكا معاً، أما باقي المبلغ فستوفره مصر بالعملة المحلية.

وكان لإذاعة الاتفاق رد فعله، إذ أعلن السفير السوفيتي بالقاهرة في ١٨ ديسمبر أن بلاده ترغب في المساهمة في المشروع، ولكن الغرب رفض هذا الطلب. كذلك شكا كل من رئيس وزراء العراق والرئيس اللبناني من أن مصر "تحصل بتهديدها على ما تريد من الغرب وعلى أكثر مما يحصل عليه الحلفاء المخلصون".

طلبت لندن وواشنطن من مصر أن تركز برنامجها التنموي على السد العالي، بتحويل ثلث دخلها القومي لمدة عشر سنوات لهذا الغرض، ووضع ضوابط للحد من زيادة التضخم، مع رفض قبول أي مساعدة من الكتلة الشرقية، وأخيراً ألا تقبل مصر قروضاً أخرى أو تعقد اتفاقيات في هذا الصدد دون موافقة البنك الدولي. وغضب عبدالناصر من هذه الشروط،

واستحضر أزمة مصر المالية في عهد الخديوي إسماعيل حيث مرارة الإشراف المالي الأوروبي، وجاء "يوجين بلاك ــ Eugene Black" رئيس البنك الدولي إلى القاهرة ليجري محادثات مع عبدالناصر ويقنعه بالقبول، وبعد مفاوضات وافق عبدالناصر فقط على أن يكون للبنك حقوق معقولة في تفقد الإجراءات التي كان من المقرر أن تتخذها مصر لمقاومة التضخم، وعقد اتفاقاً يقدم البنك بموجبه قرضاً قيمته ٢٠٠ مليون دولار، يتوقف على التوصل لاتفاق آخر مع لندن وواشنطن حول شروط تقديم مساعدتهما، وتم الإعلان عن الاتفاق مع البنك في ٨ فبراير ١٩٥٦، وفي الوقت نفسه قدم "عبدالناصر" التعديلات التي يراها وفي مقدمتها تعهد بالتنفيذ حتى نهاية المشروع.

كان ارتباط قرض البنك بشروط بريطانيا وحليفتها يعني إخضاع مصر لأغراضهما التي تتعارض مع استراتيجيتها، لذا أصبح متوقعاً أن الأهداف لن تتلاقى. وانعكس سوء العلاقات المصرية البريطانية على المشروع، ومع بداية شهر مارس بدأ التحول واضحاً بعد إخفاق السياسة الغربية في تطويع "عبدالناصر"، ورأت لندن عدم تعاونه فيما يختص بتسوية النزاع العربي ــ الإسرائيلي. ومضى التهديد في حملات الصحافة البريطانية بوقف أي عون لمصر، لدرجة أن هناك من طالب ببناء سد في كينيا يمنع الماء عن مصر.

أحس "عبدالناصر" أنه أساء اختيار الغرب في تنفيذ المشروع، فأعلن في حديث له بجريدة الأهرام في ٢ أبريل أن العرض السوفيتي

لتمويل المشروع مازال قائماً، وأن مصر ستنظر في أمر الموافقة عليه إذا انقطعت المفاوضات الخاصة بمساعدات الغرب.

كتبت الخارجية البريطانية لسفيرها في القاهرة لتعلمه باتفاقها مع الأمريكيين على التمهل في المفاوضات الأولية الخاصة بالمشروع، وأن الوقت مازال مبكراً. لكنه يرد عليها بالقول: "إنه من الصعب ترك المفاوضات بهذا الشكل لأن ذلك سيجعل "عبدالناصر" يذهب إلى الشيوعيين". واقترحت لندن بعض الإجراءات للتضييق على مصر، فذكرت أن لديها نقصاً كبيراً في العملة الإسترلينية، ولما كانت تعتمد على الواردات البريطانية، فالنتيجة سوء الحالة الاقتصادية، أيضاً تخفيض المعونة الاقتصادية الأمريكية، كذلك العمل على خلق قلاقل لها في السودان، وأخيراً بذل قصارى الجهد لإجهاض الجهود السوفيتية وإبعاد مصر عن الخطر الشيوعي.

وفي الوقت نفسه يتفق " جورج همفري ـ Humphrey, George " وزير المالية الأمريكي مع مساعد وزير الخارجية البريطاني على العمل من أجل سحب العرض الخاص بمشروع السد العالي، أيضاً يتفق "دالاس" مع "لويد" في بداية مايو على جعل هذا العرض يذبل، أي يموت تدريجياً. وبذلك توحدت السياسة الأنجلوأمريكية إزاء المشروع. ومما زاد الموقف اشتعالاً، اعتراف "عبدالناصر" بالصين الشعبية ـ في ١٦ مايو ١٩٥٦.

ويبلغ السفير البريطاني في القاهرة حكومته أن "عبدالناصر" فقد الأمل في الحصول على المساعدة المالية لتمويل المشروع من الغرب، وأنه سيولي وجهه مرة أخرى شطر السوفيت ــ ويقصد بعد صفقة الأسلحة.

أصبحت الدلائل تشير إلى التصدع الذي ينذر بالانهيار، ففي ١٩ يونيه أبلغ "بوجين بلاك" مصر، أنها إذا لم تقبل شروط البنك قبل أول يوليه، فإن الحكومة الأمريكية ستكون في حل من العرض، وفي ٦ يوليه أبلغت واشنطن مصر، أنها أعادت إلى الخزانة الأمريكية المبلغ الذي كان قد خصص لمشروع السد العالي لإنفاقه على مشروعات أخرى، لكنها أشارت في نفس الوقت إلى أن العرض الأمريكي ما يزال قائماً. وكان ذلك إيذاناً بالرفض رغم عدم الإعلان عنه صراحة.

واقتربت ساعة الفصل، وأصبح "عبدالناصر" يعي كلية التراجع الأنجلو ــ أمريكي وإن قبلت مصر شروط البنك الدولي جميعها، لذا أراد كشف الأمور على حقيقتها، فطلب من سفير مصر في واشنطن الدكتور "أحمد حسين" التبليغ بموافقة مصر، وقبل نقلها إلى "دالاس"، أعلن الأخير في ١٩ يوليه سحب العرض الأمريكي لتمويل مشروع السد العالي أثناء مقابلته للسفير المصري.

وبذلك يظهر جلياً تعاون السياسة الأنجلو ــ أمريكية في قرار السحب وليس كما يسجل "إيدن" في مذكراته "وقد أبلغنا بالقرار دون أن نستشار مسبقاً". ويذكر "ناتنج" أن "إيدن" قد اتخذ نفس القرار الأمريكي منذ شهر يونيه.

وتعددت الأقوال، وكثرت التفسيرات حول أسباب الرفض، وكان للكونجرس الأمريكي موقفه المناوئ، رغبة في المحافظة على سوق القطن الأمريكي، لأن السد العالي سيرفع من قيمة القطن المصري، وبالتالي يكتسح السوق العالمية ويؤثر على الأسعار، أيضاً انتقاد الأعضاء لتصرفات "عبدالناصر" خاصة بعد الاعتراف بالصين الشعبية، وأنه لا يستحق أن يعطى أي شئ من المال، وكما هو معروف فهناك الضغط الصهيوني داخل الكونجرس، والانتخابات الأمريكية على الأبواب، كذلك رأي "دالاس" أن "عبدالناصر" قد قضى على مبادرة الصلح بين العرب وإسرائيل، وأن السوفيت لن يساعدوا مصر في بناء السد العالي لأنه مشروع ضخم يجهد مواردهم المالية، ثم إن سحب العرض يقضي على حلم "عبدالناصر"

ويؤدي إلى خيبة أمله بين صفوف شعبه، وفي هذا ما يكفي للإطاحة به أو على الأقل كسر شوكته، وقد أفضى "أيزنهاور" إلى وزير خارجيته قبل إعلان سحب العرض بيومين بأنه يريد إضعاف "عبدالناصر".

وفي اليوم التالي لإعلان "دالاس" سحب العرض الأمريكي لتمويل السد العالي. أعلنت بريطانيا تضامنها مع الولايات المتحدة وسحبت هي الأخرى العرض، ومن ثم سقط قرض البنك الدولي تلقائياً لارتباطه بمساهمة الدولتين.

علم عبدالناصر بقرار سحب العرض الأمريكي أثناء عودته من مؤتمر "بريوني". وراح عبدالناصر يفكر في إجراء الرد على ذلك. ومضت الصحافة المصرية تفند الأسباب التي اعتمد عليها الغرب في تراجعه عن

المشروع، سواء الخاصة بالاقتصاد المصري، أو النشاط الصهيوني، وقرب الانتخابات الأمريكية، أو إرغام مصر على الصلح مع إسرائيل، كما نشرت أن الاتحاد السوفيتي على استعداد لتمويل المشروع دون شروط.

وفي حفل افتتاح مشروع خط أنابيب البترول من "السويس" إلى "مسطرد" في ٢٤ يوليه، خطب عبدالناصر وأعلن: "أن الاقتصاد المصري سليم، وأن البريطانيين والأمريكيين لن يستطيعوا أن يتحكموا في مصر، ثم وجه إليهم عبارة "موتوا بغيظكم، فلن تتمكنوا من فرض إرادتكم على مصر". وأعلن في نفس اليوم أن عبدالناصر وعدداً من مرافقيه سيقومون بزيارة إلى الاتحاد السوفيتي وبعض دول أوروبا الشرقية في منتصف أغسطس.

ووقف وزير الخارجية البريطاني في مجلس العموم يقول إن حكومته مهتمة باستغلال مياه النيل، وأن مزايا مشروع السد العالي كان يجب أن توزع بعدالة على شعوب حوض النيل جميعها، وأن المشروع لا يتطلب قدراً كبيراً من العون المالي الخارجي فحسب، بل يقتضي أيضاً وجود إشراف صارم من جانب مصر على اقتصادها الداخلي، وأن سحب العرض هو بسبب توسع مصر في أعمال الدفاع والتصنيع، ثم يبين أن تنمية العلاقات بين بريطانيا ومصر تتوقف على رغبة مصر في احترام المصالح البريطانية في الشرق الأوسط.

وردد السفير البريطاني في القاهرة القول نفسه للمسؤولين المصريين، معرباً عن أمله في ألا يؤثر ما حدث على العلاقات البريطانية ــ المصرية. ولكن الواقع أن العلاقات كانت قد وصلت إلى حافة الانهيار.

وعلى أية حال فقد وضع الإجراء الأنجلو ــ أمريكي الخاص بسحب عرض تمويل السد العالي حداً لنهاية فصل من مسلسل الصراع الذي احتدمت حلقاته، ليبدأ فصل آخر جديد.

تأميم قناة السويس

أولاً: مقدمات العدوان

مع بداية عام ١٩٥٦ وقعت عدة أحداث، كانت تنبئ أن عدواناً ثلاثياً قد يحدث في شهر مارس، أي قبل تأميم قناة السويس بأربعة أشهر، ولقد زادت درجة التوتر لدى المسؤولين في بريطانيا وفرنسا وإسرائيل ووصل ذروته نتيجة عدة أحداث كان لكل منها أثره على إحدى أو كل هذه الدول، وأهم تلك الأحداث:

طرد "جلوب" من الأردن: نظراً لتطور الأحداث في الأردن تولى الجنرال "جون باجوت جلوب" مسؤولية قمع الفتنة في الأردن، ولكن الملك حسين وجد نفسه أمام ضغط شديد من الضباط الأحرار في الجيش الأردني، ومن جانب المعارضة فأصدر مرسوماً بإقالة "جلوب" في ٢ مارس ١٩٥٦، الذي خدم في الأردن لمدة ١٧عاماً، من منصبه كرئيس هيئة أركان حرب الفيلق العربي الأردني والذي خاض به حرب ١٩٤٨. ولقد أصيب الإنجليز بالدهشة لتطور الأحداث وطرد "جلوب" ولقد أرسل "إيدن" برسالة إلى الملك "حسين" لكي يعيد النظر في قراره ولكنه لم يكن باستطاعته أن يتراجع إزاء موقف الضباط ورغبة الشعب الأردني في طرده حيث إنهم لم ينسوا ما قيل عن تواطؤه مع اليهود في حرب ١٩٤٨.

وظنت بريطانيا أن "عبدالناصر" هو المحرك لكل هذه الأحداث، وقال "إيدن" إن "عبدالناصر" هو عدونا الأول في الشرق الأوسط ولن يستريح حتى يقضي على كل أصدقائنا وعلى كل نفوذنا في المنطقة.

جاء "كريسيان بينو ـ Christian Pineeau " وزير خارجية فرنسا إلى القاهرة في منتصف شهر مارس ليقنع"عبدالناصر" بالتوقف عن تأييد الثورة الجزائرية مقابل تأييد فرنسا للعرب في سياستهم، وكان رد "عبدالناصر" عليه هو "أن تتخلى مصر عن الوطنيين والجزائريين يعني أن أتخلى عن قوميتي العربية". وغادر "بينو" القاهرة وهو يكن حقداً دفيناً، ويريد في قرارة نفسه أن يتخلص من عبدالناصر.

وفي خلال شهر مارس أيضاً وبعد فشل سياسة إسرائيل في تحقيق أمنها القومي بالغارات الانتقامية تحولت إسرائيل إلى إستراتيجية الحرب الوقائية ضد مصر وطورت إسرائيل خططها العدوانية إلى أن تحين الظروف المناسبة.

المشكلة بالنسبة لإسرائيل هي كيف تثير هذه الحرب وأن تبرر في الوقت نفسه موقفها في نظر الرأي العام العالمي. هل ترسل جيشها لانتزاع الطرف الجنوبي لشبه جزيرة سيناء؟ أم هل تهاجم منطقة قناة السويس؟ ولكن هذا يعني الهجوم على بريطانيا التي ترابط قواتها في هذه المنطقة، أم هل تهاجم الأردن؟ وفي هذه الحالة قد تتدخل سورية ومصر ثم ترد إسرائيل وتهاجم مصر حتى يسقط "عبدالناصر".

والواقع أن شهر مارس قد مر، ولم يحدث شئ لأن القوات البريطانية كانت لا تزال ترابط في منطقة القناة ولن تغادرها إلا في شهر يونيه، ووجودها يمثل الحامي أو الحكم وتريد أن تبين لمصر أن التواجد البريطاني في منطقة القناة ضروري لحمايتها من الذئب الإسرائيلي.

ثانياً: تأميم قناة السويس

لقد ظهر مبكراً اهتمام حكومة الثورة بقناة السويس، ففي أعقاب توقيع اتفاقية الجلاء، كُلفت إدارة التعبئة العامة بالقوات المسلحة بالعمل للحصول على البيانات اللازمة والمعلومات الكافية عن نشاط الشركة وإيراداتها. وفي الخطبة التي ألقاها عبدالناصر ١٧ نوفمبر ١٩٥٤ أشار إلى الفترة المتبقية من عمر الامتياز أوكيف ستكون فترة تحضير حتى يكون المصريون على أتم استعداد لإدارة القناة بعد تسلمها من الشركة، وقد أشار الرئيس اليوغسلافي "تيتو" أنه في اجتماعه مع "عبدالناصر" في هذا التوقيت، وبينما كانا على يخت في القناة، حدث "عبدالناصر" ضيفه مصرحاً بأنه مادامت مصر قد أصبحت مستقلة، فلن يسمح بإدارة أجنبية على أرض وطنه وانه سيؤمم شركة القناة، وفي خطبة له ١٢ أغسطس ١٩٥٦ أعلن أنه فكر في تمصير القناة من قبل عامين ونصف.

أثناء لقاء عبدالناصر مع وزير الخارجية البريطاني "سلوين لويد" في أول مارس ١٩٥٦، تطرق الحديث إلى أهمية قناة السويس، وذكر" لويد" أن بريطانيا تعدها جزءاً من مجمع بترول الشرق الأوسط، فبين "عبدالناصر" أن الدول العربية تتقاضى ٥٠ % من أرباح البترول، في حين

لا تتقاضى مصر سوى ٥ % من أرباح القناة، وأن المفروض أن تعامل مصر معاملة الدول المنتجة للبترول.

مثلت القناة أهمية كبرى على الساحة الدولية، وقد ذكر رئيس مجلس إدارة شركة قناة السويس تعبيراً تردد كثيراً في خطابات "إيدن" إذ قال "القناة هي وريد الدورة الدموية للبترول في العالم". وتعد بريطانيا من أكثر الدول انتفاعاً بالقناة، فثلث السفن المارة بها هي سفنها، وبلغ البترول الذي ينقل إليها ٢٠ مليون طن عام ١٩٥٥، بالإضافة إلى تجارتها مع الشرق الأوسط التي مثلت ٢٥% من حجم تجارتها، كل ذلك يتم عبر القناة. وبجوار الأهمية الاقتصادية، هناك الأهمية الإستراتيجية للقناة، فهي طريق بريطانيا لدول الكومنولث ويمر بالقناة ستون ألف جندي بريطاني. أيضا كانت بريطانيا صاحبة أكبر حصة في القناة بما تملكه من أسهم إذ بلغت ٤٤% من إجمالي الأسهم. من أجل ذلك كانت لندن تخشى على القناة من عبدالناصر.

يذكر "ناتنج" أنه أثناء مفاوضات السد العالي، ولما وجد عبدالناصر المماطلة في الرد على اقتراحاته بشأن شروط البنك الدولي، أفضى إلى سفير مصر في واشنطن الدكتور" أحمد حسين" بأنه إذا عدل الأمريكيون عن تعهداتهم في عرض التمويل، فإنه سوف يحصل على النقد الأجنبي اللازم لبناء السد العالي بتأميم شركة قناة السويس وتحويل عائدها الضخم إلى الخزينة المصرية.

وهكذا يتبين أن "عبدالناصر" قد عقد العزم على اتخاذ خطوة التأميم كجزء متمم لإسدال الستار على النفوذ الأجنبي الذي عانت مصر منه طويلاً.

ثالثاً: تقدير عبدالناصر للآثار والعواقب

يقول "هيكل" في كتابه ملفات السويس "أجرى عبدالناصر حساباته وبنى تقديراته للآثار والعواقب بدقة وبصيرة. وقد استعاد دوره كضابط أركان حرب وكتب كل شيء على الورق كما يلي:الهدف : تأميم شركة قناة السويس، وهذا يحقق إمكانية تمويل السد العالي كما أن التأميم يلبي حقاً مصرياً يراود أحلام المصريين وهو أيضاً يؤكد الاستقلال المصري الكامل بما فيه استقلال الإرادة السياسية كما يضيف أهمية القناة إلى أرصدة مصر الإستراتيجية.

تقدير الموقف : قرار التأميم سوف يؤدي إلى تعبئة جماهير الشعب المصري وجماهير الأمة العربية حوله ويلهم الجميع بمعنى الاعتماد على النفس. وتأميم شركة القناة أيضاً سوف يكون رداً كاملاً على سياسة الغرب وفي مقدمتها الولايات المتحدة الأمريكية وسوف يبين لهم أننا قادرون على الحركة متحملون لمسئولياتها وأنهم لا يستطيعون بعد الآن أن يقرروا مصائرنا فضلاً عن قيامهم بتوجيه الإهانات لنا. لكن الغرب لن يسكت وسوف يواجهنا بالتهديدات وبحملة سياسية ونفسية ضارية، وفي الغالب فإننا سنواجه بتهديدات عسكرية يمكن أن تتحول إلى حرب بالفعل ما لم نستعمل كل إمكانياتنا بحذر وحرص...".

وكان رأي عبدالناصر أن احتمال التدخل العسكري هو ما يجب أن نحوط له ونتفاداه بكل وسيلة إلا التراجع عن تأميم القناة إذا أُتخذ القرار نهائياً وأعلن. وقد استعرض موقف كل الأطراف المعادية لمصر وأيهم يمكن أن يصل به رد الفعل إلى حد الحرب المسلحة. وقدر أن الجميع نظرياً سوف يفكرون في التدخل العسكري كرد فعل أولي لكن أطرافاً عديدة بينهم سوف تعيد التفكير وتترد:

١. الولايات المتحدة الأمريكية، سوف تترد في الغالب لأن تدخلها العسكري ضد دولة صغيرة مثل مصر يعتبر إفلاساً سياسياً كما أنه سيؤدي إلى إحراجها بشدة أمام أطراف عربية صديقة لها في المنطقة وبالذات السعودية.

٢. فرنسا، لا تستطيع أن تتدخل بمفردها فهي مشغولة بحرب الجزائر ووضعها العالمي كله خصوصاً بعد هزيمتها في الهند الصينية لا يمكنها من عمل مسلح حاسم ضد مصر.

٣. إسرائيل، قد تفكر في التدخل عسكرياً ولكنها لا تستطيع أن تتخذ من تأميم شركة ذريعة لشن الحرب. ثم أن تدخل إسرائيل عملياً ضد مصر سوف يجعلها حرباً ضد الأمة العربية كلها وهذا يفرض على أمريكا محاولة "فرملة" إسرائيل. ثم أن إسرائيل من مصلحتها أن تنتظر لكي ترى صراع مصر مع الغرب كله يشتد ويعنف.

٤. وأخيراً، فإن بريطانيا، هي الطرف الذي يخشى من تدخله فعلاً ومن هنا فإن الموقف البريطاني هو مفتاح الموضوع كله. إذن كيف يمكن أن تتصرف بريطانيا وكيف يمكن أن يتصرف "إيدن" ؟.

كان تقدير عبدالناصر أن إيدن في موقف ضعيف، والضعف هو الذي سيغريه بالعنف، ثم أن منطقة الشرق الأوسط كانت هي المنطقة التي يعتبر إيدن نفسه خبيراً بشئونها وكان طموحه أن يقوم هو بترتيبها. كان "إيدن" يعتبر أن عدوه الرئيسي في المنطقة هو عبدالناصر، فهو في حالة تعبئة نفسية ضد مصر وضده شخصياً حتى الذروة. وخطوة مثل تأميم قناة السويس سوف تكون القشة التي تقصم ظهر البعير وسوف يكون إيدن تحت ضغوط نفسية من الداخل وضغوط سياسية من حزبه ومن الرأي العام البريطاني تدفعه كلها للعمل المسلح ضد مصر خصوصاً وأن الجو الدولي العام الذي يمكن أن تصنعه دعاياته حول تأميم قناة السويس سوف يعطيه الأرضية الصالحة للتدخل المسلح.

وكان تقديره أيضاً أن هذا الجو الدولي العام نفسه هو الذي يتحتم على مصر أن تستغله وتستفيد منه لتفويت فرصة التدخل العسكري على الذين يفكرون فيه. وكان رأيه " إذا رآنا العالم نؤدي خدمة القناة بكفاءة فلن يصغي إلى أصوات التدخل الحمقاء خصوصاً إذا استطعنا كسب الوقت". وكان ظنه أن مصر تملك كفاءة إدارة الحركة في قناة السويس.

وكان تقديره أن إيدن لابد أن "يتصرف بسرعة وأن يضرب الحديد وهو ساخن وإلا فإن المناخ العام للأزمة سوف يهدأ وسوف يبرد" وأن

"احتمال التدخل العسكري ضد مصر سوف يكون محققاً بنسبة ٨٠% خلال الأسبوع التالي للتأميم. فإذا انقضت هذه الفترة الحرجة تناقصت احتمالات التدخل". فكان لابد من معرفة حجم القوات الجاهزة في منطقة الشرق الأوسط وحوض البحر المتوسط

ثم حاول عبدالناصر في تقديره العام للموقف أن يستعرض أشكال التدخل العسكري المحتمل. فبحث احتمالات الهجوم على القناة أو ضرب الإسكندرية أو التوجه مباشرة إلى القاهرة بعملية إنزال جوية. ثم استعرض قواعد العمل العسكري: البحر مباشرة من مالطة أو جبل طارق، أو القواعد العسكرية البريطانية في ليبيا، أو قبرص. ثم ركز في النهاية على قبرص مستبعداً القواعد البريطانية في ليبيا لأنها بعيدة ولأن الزحف منها يرغمها على التقدم مساحات شاسعة في الصحراء المكشوفة إلى جانب أنه سوف يؤدي إلى ثورة شعبية فيها إلى القاهرة.

كان عبدالناصر يستعد بخطابه التقليدي في عيد الثورة يوم ٢٣ يوليه ١٩٥٦. وخطر له أنه قد يستطيع إعلان قرار التأميم في هذا الخطاب. وحان موعد الخطاب ولم تكن ردود "مكاريوس" و"جورجيوس" قد وصلت بعد وهكذا ألقى عبدالناصر خطاباً عادياً في هذه المناسبة أثناء حضوره حفل افتتاح خط جديد لأنابيب البترول بين السويس ومسطرد. لكنه حقق شئ آخر أثناء إلقاء هذا الخطاب فقد وقع بصره على المهندس "محمود يونس" وهو مسؤول هيئة البترول المصرية والرجل الذي أشرف على بناء الخط. واستقر رأيه وهو يلقي خطابه على اختياره لإدارة قناة

السويس. وأخذه معه إلى بيته بعد انتهاء الاحتفال وأفضى إليه بالسر الكبير وكلفه بمسؤولية التنفيذ.

وصلت تقارير "مكاريوس" و"جورجيوس" من قبرص: هناك حاملة طائرات بريطانية واحدة في البحر الأبيض وهي راسية الآن في مالطة، وهناك مدمرة واحدة تقوم بأعمال الدورية في مثلث يمتد بين قبرص والإسكندرية وحيفا، وهناك في قبرص قوات برية تقدر بثلاث ألوية (لواء الحرس من الفرقة الثالثة مشاة ــ لواء الكوماندوز الثالث ــ لواء مظلات).

كان تقدير الجنرال "جورجيوس" أن القوات البريطانية لا تستطيع في أوضاعها الراهنة القيام بعمليات عسكرية واسعة خارج الجزيرة لانشغال معظمها بمواجهة الثورة القبرصية.

كان معنى هذا كله أن بريطانيا وحدها لا تستطيع التحرك بسرعة. والثغرة التي تتبقى هي ما إذا كانت بريطانيا على استعداد للتحالف مع أطراف أخرى ودفعها للاشتراك معها: فرنسا أو إسرائيل. واستبعد "عبدالناصر" إمكانية تحقق ذلك وكان هذا هو الخطأ الظاهر الذي شاب تقديره للموقف.

استقر رأي عبدالناصر على إعلان قراره التاريخي في خطابه التقليدي الثاني في أعياد الثورة وهو خطابه في الإسكندرية يوم ٢٦ يوليه ١٩٥٦. وصباح ذلك اليوم دعا إلى اجتماع مشترك بين أعضاء مجلس الثورة ومجلس الوزراء بكامل هيئته.

وفي الاجتماع طرح "عبدالناصر" لأول مرة وعلى نطاق أوسع قرار تأميم قناة السويس. وحين سمع حضور الاجتماع عرض عبدالناصر للموضوع كان رد فعلهم الأول هو التصفيق وكانت هذه هي أول مرة يسمع فيها تصفيق في اجتماع مجلس الوزراء. كانت قناة السويس جرحاً في ضمير كل مصري وكان استعادتها لمصر حلماً من أكبر الأحلام وإن بدا أكثرها استحالة ولذلك ترك الوزراء أنفسهم لشعورهم الوطني الطبيعي. ثم جاء رد فعلهم الثاني الذي يحسب ويقدر ويتخوف ويحذر أمام احتمالات الخطر وتعدد مصادره وطرحت أسئلة واقتراحات مختلفة:

سأل أحد الوزراء ما إذا كان من الأفضل الفصل بين سحب أمريكا لعرض تمويل السد العالي وبين قرار تأميم شركة قناة السويس لأن الربط بينهما قد يكون استفزازاً للولايات المتحدة الأمريكية يدفعها إلى حماقة أخطر؟ وكان رد عبدالناصر: "إن الربط بين الأمرين ضروري لأن هناك اعتبار كرامة يقضي الرد على الإهانة الأمريكية. ومن ناحية أخرى فإن الربط سوف يقوم به الآخرون حتى وإن حاولنا نحن أن نفصل. وكذلك فإن ضرورات تمويل السد العالي سوف تكون هي سندنا في حتمية التأميم".

وسأل أحد الوزراء عما إذا كان من الأفضل توجيه إنذار بالتأميم إذا لم ترجع الولايات المتحدة الأمريكية في قرارها بالانسحاب من المساهمة في تمويل السد العالي؟

وكان رد "عبدالناصر"على ذلك بأننا " بهذا سوف نعطيهم فرصة لاستكمال استعدادهم ثم إن توجيه إنذار من هذا النوع سوف يكون فيه نوع من التسول أو الابتزاز على أحسن الأحوال وهو موقف لا ضرورة له".

وسأل أحد الوزراء ما إذا كان ممكنا أن يكتفي بتأميم نصف أسهم الشركة بدلا من تأميمها بالكامل حتى لا يجن جنون الغرب؟ وكان رد "عبدالناصر" هو أن "المخاطر الناجمة عن تأميم ٥٠ % هي نفسها المخاطر التي يمكن أن تنجم عن تأميم ١٠٠% من الأسهم. فما سوف يثير غضب الآخرين هو قدرة مصر على ممارسة إرادتها الحرة. ولهذا فلا فائدة من الوصول إلى منتصف الطريق.

شرح عبدالناصر تقديره للموقف ثم وصلت المناقشات إلى أوضاع الاستعداد العملي للمرحلة المقبلة وكان تقرير وزير التموين هو أهم ما أراد أن يسمعه لأن مخزون السلع المتوافرة للاستهلاك داخل السوق المصرية كان بين النقط الحساسة في القرار.

وكانت النقطة الحساسة الثانية هي تقرير الدكتور "عبدالمنعم القيسوني" وزير الاقتصاد عن أرصدة مصر المالية في العالم الخارجي. وسأله "عبدالناصر" ما إذا كان يستطيع تحريك بعضها بسرعة. وقال الدكتور القيسوني إنه سيبذل كل جهده.

وانتهى الاجتماع بأن قال عبدالناصر للمجتمعين:

"إنني أريد أن أكون منصفاً لكم جميعاً فأسجل هنا أنني أتحمل مسؤولية قرار تأميم شركة قناة السويس، وللشعب المصري وللتاريخ أن

يحاسبوني عليه فلست أريد لأحد منكم أن يتحمل بمسؤولية قرار خطير لم يعرف به إلا قبل إعلانه بوقت قصير"!.

ولم يكن أحد خارج هذه الدائرة المحدودة يعرف حتى هذه الساعة ما هو رد عبدالناصر على الإهانة التي تضمنها البيان الأمريكي بسحب عرض المساهمة في تمويل السد العالي ولا كيف يمكن لمصر أن تمول هذا المشروع وتنفذه معتمدة على نفسها كما أعلن عبدالناصر في خطابه يوم ٢٣ يوليه حيث قال "إننا سنبني السد العالي بأيدينا ولو بالمقاطف"!.

كانت هذه الأسئلة هي موضوع تكهنات كل الدبلوماسيين الأجانب في القاهرة وكل المراقبين السياسيين والصحفيين فيها ولم يخطر ببال أحدهم أن الرد سوف يكون بتأميم قناة السويس. لكن سفيراً واحداً في القاهرة أحس بالاتجاه الصحيح للضربة وكان هو السفير الفرنسي الكونت "أرمان دو شايلا" ومع ذلك فالراجح أنه لم يكن متأكداً من صدق حِسه لذلك لم يُخطر شركة قناة السويس سواء في مقرها الرسمي في الإسماعيلية أو في مركزها في القاهرة. وقد اكتفى السفير الفرنسي بأن بعث بتصوره لما يمكن أن يفعله عبدالناصر في برقية إلى وزارة الخارجية الفرنسية في باريس ووصلت برقيته وجرى حل شفرتها بعد أن كان عبدالناصر قد أعلن فعلاً تأميم شركة قناة السويس. وأشر" كريستيان بينو" وزير الخارجية على التقرير بكلمتين كتب فيهما "متأخر جداً".

كانت تعليمات عبدالناصر إلى محمود يونس أن يكون مستعداً للتحرك والاستيلاء على كل مكاتب ومرافق شركة قناة السويس في القاهرة

وبور سعيد والسويس والإسماعيلية في اللحظة التي يسمعه فيها يذكر أثناء خطابه في الإسكندرية اسم "فرديناند ديليسبس".

وقف عبدالناصر في ميدان المنشية في الإسكندرية أمام مؤتمر شعبي حاشد ليلقي خطابه التاريخي. فتعرض لمفاوضات مصر مع البنك الدولي والولايات المتحدة الأمريكية وبريطانيا حول تمويل السد العالي ثم شبه "يوجين بلاك" رئيس مجلس إدارة البنك الدولي بـــ "فرديناند ديليسبس" الذي انتزع جزءاً من السيادة المصرية بالضغط والإغراء، ثم حرص على أن يكرر اسم "ديليسبس" في خطابه ١٣ مرة حتى يتأكد أن "محمود يونس" تلقى الإشارة المتفق عليها وتحرك والحقيقة أن "محمود يونس" بدأ تحركه من اللحظة التي سمع فيها اسم "ديليسبس" لأول مرة. وعندما تلي "عبدالناصر" أثناء خطابه "قرار رئيس الجمهورية بتأميم الشركة العالمية لقناة السويس" كان "محمود يونس" قد احتل مبنى الشركة الرئيسي في الإسماعيلية كما كانت المجموعات التي شكلها قد أمسكت بالمرفق الحساس كله وسط صدمة أصابت مديريها وموظفيها جميعاً !".

كان لإعلان تأميم شركة قناة السويس فرحة كبرى عمت مصر كلها وفاضت على العالم العربي وامتدت تأثيراتها إلى بعيد في آسيا وأمريكا اللاتينية. وقد تحقق تقدير عبدالناصر في أن قرار التأميم سوف يعبئ الشعب المصري والأمة العربية على نحو غير مسبوق من قبل.

كان عبدالناصر ينتظر باهتمام رد فعل الاتحاد السوفيتي. الذي تأخر ثمانية وأربعين ساعة. واجتمعت القيادة السوفيتية عدة مرات قبل أن تصدر

بياناً هادئاً يقول: "إن القناة ملك لمصر وإن تأميمها إجراء قانوني عادي لصالح اقتصاد مصر". ولم يكن ذلك رد الفعل في لندن وباريس وواشنطن وتل أبيب

رابعاً: رد فعل الغرب على التأميم

في إنجلترا : تلقى "إيدن" خبر التأميم أثناء حفل عشاء أقامه تكريماً لـ "فيصل" ملك العراق ورئيس وزرائه "نوري السعيد"، فنزل عليه كالصاعقة، فهو لم يتصور أن يكون رد فعل عبدالناصر بتلك السرعة وبهذه الجرأة، وقال لضيوفه: "إن الطاغية أعلن الآن أنه أمم شركة قناة السويس ليبنى بدخلها سده العالي".

المواصفات الفنية للقناة

تتمتع قناة السويس بكونها خالية من الأهوسة فيمكن للسفن المرور فيها من البحر الأحمر إلى البحر الأبيض المتوسط وبالعكس في مستوي ماء واحد (هذا بعكس قناة بنما حيث أنشئت ١٢ هويسا على القناة بغرض رفع السفن للمرور على المستوى الأرضي المنرتفع بين المحيط الهادي والمحيط الأطلسي(ارتفاع ٢٦ متر) نظرا لصلابة الأرض وصعوبة إزالة الصخور الشديدة الصلابة)

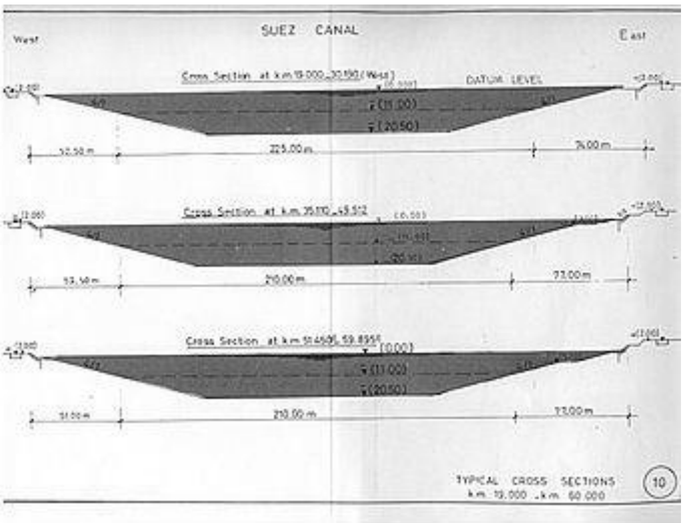
الطول

يبلغ طول قناة السويس ١٦٢ كيلومتر من) بورسعيد إلى الإسماعيلية ٧٨ كيلومتر ومن الإسماعيلية إلى بورتوفيق ٨٨ كيلومتر (يوجد عند بورسعيد حاجزا "مكسر الأمواج" بطول ٤ و٢ كيلومتر في اتجاه البحر الأبيض المتوسط، وكان أصلا بغرض حجز الطفلة النيلية من الترسب في مجرى القناة .

المرور في اتجاهين

تسير السفن في قناة السويس بصفة عامة في اتجاه واحد ثم تتبعها السفن في الاتجاه المعاكس. وتوجد لتلك الغرض ثلاثة أماكن واسعة تستطيع السفن المرور فيها ذهابا وإيابا في نفس الوقت، ويبلغ طول تلك الأماكن ٧٨ كيلومتر : عند بور سعيد، وفي معبر البلاح والبحيرات المرة.

العمق



مثال لمقطع عرضي في قناة السويس

يبلغ عمق القناة ٢٤ متر منذ ٢٠١٠.

عرض القناة

يبلغ عرض القناة في الشمال ٣٤٥ متر وعرض القاع ٢١٥ متر. في الجنوب يبلغ عرضها ٢٨٠ متر وعرض القاع ١٩٥ متر.

مساحة المقطع

عندما أنشأت قناة السويس كانت مساحة مقطعها ٣٠٥ متر مربع (ماء) في عام ١٨٦٩. وبعد توسيعات متعددة خلال القرن العشرين أصبحت

مساحة مقطع القناة ٤.٨٠٠ متر^2 في الشمال ونحو ٤.٣٥٠ متر^2 في الجنوب.

المد والجزر

يبلغ المد بين ٥ و٠ متر إلى ٧ و٠ متر عند بورسعيد و ٨ و٠ متر إلى ٤ و١ متر عند السويس، وتقول بعض المصادر الأخرى ٢ متر). لذلك تتسم قناة السويس في الجنوب فقط بوجود مد وجزر ملحوظين.

هجرة الكائنات البحرية

بعد افتتاح قناة السويس للملاحة الدولية عام ١٨٦٩ حدثت هجرة لبعض الكائنات البحرية من البحر الأحمر إلى البحر المتوسط خلال القناة ويطلق على هذه الهجرة الهجرة اللسبية وكانت الأسماك من بين المجموعات التي هاجرت من البحر الأحمر إلى شرق البحر المتوسط واستوطنته بل ونجحت في الوصول إلى بعض المناطق في الغرب وبالتحديد إلى تونس .وقد سجل تقريباً ٣٠ نوعا من الأسماك التي هاجرت إلى البحر الأبيض المتوسط ومن أشهر هذه الأنواع السيجان والبربونى .على الجانب الآخر استطاع ٥ أنواع فقط من اسماك البحر المتوسط من عبور قناة السويس والعيش في البحر الأحمر.

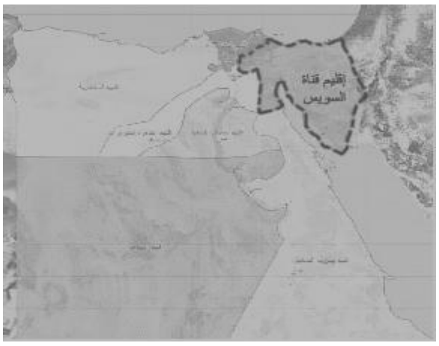
المنظور العام لقناة السويس الجديدة

تمهيد:

تقوم هيئة قناة السويس بتوسعة وتعميق ٣٧ كيلو مترا فى البحيرات المرة وتفريعة البلاح، فيما تشرف القوات المسلحة على حفر ٣٥ كيلو مترا بين نقطتى البلاح والدفرسوار، لتكوين ازدواج بقناة السويس بطول ٧٢ كيلو مترا فيما يطلق عليه بمشروع قناة السويس الجديدة.

تختلف دراسة إقليم قناة السويس عن باقى الإقاليم وذلك لخصوصية وتميز هذا الإقليم حيث يعتبر بوابة مصر الشرقية ,هذا الإقليم يعتبر أكثر الأقاليم المصرية إرتباطا بالعالم الخارجى نظرا لتواجد قناة السويس والتى لم تستغل الإستغلال الأمثل للإمكانات الناتجة من تواجد المحاور الملاحية العالمية فجميع المخططات التي تناولت تنمية الوحدات الإقليمية الواقعة علي قناة السويس لم تراعي الأبعاد والتفاعلات العالمية ,وتعتبر منطقة قناة السويس أحد أهم المناطق الواعدة للاستثمار والتنمية بل وتأتي في مقدمة المشاريع القومية، ويتميز الإقليم بالعديد من العلاقات الإقليمية ويتأثر بالتغيرات والتوجهات العالمية ,وتعتبر المشكلة الأساسية التى توقف عجلة التنمية داخل الإقليم أن جميع التوجهات والإستراتيجيات القومية التى وضعت لم تأخذ في الإعتبار المتغيرات والمستجدات العالمية مما يؤدي إلي آثار سلبية فى تنمية الإقليم .

وفى إطار المفاهيم الجديدة المتعلقة بتنمية تلك الوحدات فقناة السويس في الوقت الحالي لا يتم إستغلالها في إحداث تنمية للوحدات الإقليمية الواقعة عليها سواء تنمية عمرانية أو إجتماعية أو إقتصادية، ويقتصر دورها علي عبور السفن كمحطة لتحصيل رسوم ويمثل قطاع النقل البحرى بمصر والمتمثل في القنوات الملاحية العالمية والموانئ المتعددة بمصر مثل ميناء بورسعيد، ميناء السويس كأحدى أهم مصادر الدخل بالدولة وفي ضوء التوجهات القومية الحالية هناك إهتمام بالموانئ في قطاع النقل البحرى وإنشاء ميناء شرق التفريعة وميناء غرب خليج السويس ,كان لابد من توجيه جانب من الدراسات البحثية لفهم تأثير تلك المتغيرات على الأنماط الوظيفية للوحدات الإقليمية الواقعة علي القنوات الملاحية للإستفادة من المتغيرات العالمية المستجدة ووضع تلك الوحدات على الخريطة الاقتصادية العالمية لما تمتلكه من موقع متميز .إن الإقليم يتمتع بتنوع الموانىء المتمثلة فى) السويس – بورسعيد – نوبيع – الأدبية ,(هذا بالإضافة إلى بعض الموانىء الأخرى مثل (السخنة – الطور – شرم الشيخ – العريش)



شكل (١) موقع إقليم قناة السويس

الصورة والفكرة العامة عن الإقليم

إقليم قناة السويس هو الإقليم الثالث من أقاليم مصرالاقتصادية السبعة ويضم كل من محافظات بورسعيد والإسماعيلية والسويس وشمال سيناء وجنوب سيناء والشرقية، شكل(١) ، وتبلغ مساحة إقليم قناة السويس ٨٠٥٩٠,١٤ كم ٢تعادل نحو ٨٪ من جملة مساحة الجمهورية، يسكن هذه المساحة نحو ٧٨٨٣,٥ ألف نسمة تمثل ١٠,٨٪ من جملة سكان الجمهورية – طبقا لتعداد ,٢٠٠٦ و تتوزع مساحة الإقليم بين ٦ محافظات بالنسب التالية :

- **بورسعيد بنسبة – ١,٧٪ الإسماعيلية بنسبة ٦,٣٪**
- **السويس بنسبة – ١١,٢٪ شمال سيناء بنسبة % ٣٦**
- **جنوب سيناء بنسبة – ٣٨,٨٪ الشرقية بنسبة ٦٪**

يتميز إقليم قناة السويس بأنه إقليم الموارد حيث يحتوى على أرض زراعية ,سواحل بحرية ,موانئ عالمية ,محور قناة السويس، وكنز من الموارد الطبيعية والمعدنية والتعدينية ,يتركز في معظم الإقليم بإستثناء محافظة الشرقية، بالإضافة إلى الأنشطة البحرية المختلفة والتجارة العالمية ,ويتضمن الإقليم محافظة الشرقية التى تمثل مركز الزراعة الأول بالإقليم وتليها محافظة الإسماعيلية وتمثل محافظة السويس مركز الصناعات البتروكيماوية والصناعات الثقيلة ومحافظة جنوب سيناء تمثل مركز سياحي عالمي ومحافظتي سيناء تمثلان مستقبل التنمية في مصر –

)أرض وموارد بدون سكان (ويتركز ما يقرب من نصف مساحه الإقليم في محافظتي سيناء ,تمثل محافظتي سيناء إقليم أو شبه إقليم داخل إقليم قناة السويس حيث تمثل مساحتهما الكلية ما يقرب من ٧٥٪ من إجمالي مساحة الإقليم وتملك محافظتي سيناء بـــنية وهيكل اقتصادي يمتاز بدرجة جيدة من التنوع .

يرتبط إقليم قناة السويس بالاقتصاد العالمي بدرجه كبيرة تمنحه درجة من الديناميكية ,حيث يعتبر إقليم قناة السويس أهم معبر مائي في العالم ومن أكثر الأماكن فرصاً للتنمية والتطوير نظراً لتوافر كل المقومات اللازمة لنموه، إذا تم تنمية هذا الإقليم، سوف تنتقل مصر إلى مصاف الدول المتقدمة حيث سيوفر فرص العمل لكل الفئات والتخصصات ويعتبر أفضل مناطق للإستثمار وأكبر فرص للتنمية متاحة الآن أمام المصريين وأسرعها إثماراً من خلال إنشاء مجموعة من المدن الصناعية والزراعية شرق وغرب القناة على غرار ما هو حدث في هونج كونج وسينغافورا ومنطقة جبل علي بالإمارات ,فالمنطقة تتمتع بالموقع الاستراتيجي المميز وأيضا فمن الممكن تصنيع المواد الخام التي تمر عبر القناة بحيث تصبح المنطقة منطقة صناعات تحويلية وهو ما قامت عليه العديد من الدول الصناعية الكبرى في العالم أهمها اليابان وتايوان وهونج كونج وسنغافورة وكثير من الدول الأوروبية وهذه الدول كانت ولازالت تستورد المواد الخام بأسعار زهيدة ثم تصنعها وإعادة تصديرها بعد ذلك بأسعار مرتفعة.

ويمكن تلخيص أهم خصائص ومميزات الإقليم فى كافة النواحى البيئية والطبيعية ,الاقتصادية ,السكانية والاجتماعية والبنية الأساسية فى النقاط التالية:

بالنسبة للناحية البيئية والطبيعية

- يتبع الإقليم مناخيا إقليم مناخ البحر المتوسط.
- ترتبط التربة فى شبه جزيرة سيناء بجيولوجية المنطقة بينما فى الشرقية والإسماعيلية تربة خصبة والسويس معظم تربتها صحراء حمراء تتسم بالملوحة.
- تمتد سواحل سيناء بطول ٦٠٠ كم على خليجى السويس والعقبه (جنوبا). كما تمتد بطول ٢٠٠ كم على ساحل البحر المتوسط (شمالاً) ويقع فى نطاقها بحيرة البردويل أهم بحيرات مصر الشمالية.
- تعتبر شبه جزيرة سيناء من أهم مناطق السياحة العالمية وكذا التعدين فى مصر، حيث يمثلا هذين المحورين أهم محاور التنمية بالإقليم .

الناحية السكانية والاجتماعية

يبلغ عدد سكان الإقليم حوالى ٧.٨ مليون نسمة عام ٢٠٠٦ موزعة على المحافظات بالنسب التالية

- بورسعيد بنسبة ٧٪
- الإسماعيلية بنسبة٪١٢
- السويس بنسبة٪٦,٥
- شمال سيناء بنسبة٪٤,٥
- جنوب سيناء بنسبة٪٢
- الشرقية بنسبة٪٦٨

- يتصف الإقليم بصفة الريفية وهذا ما يخالف الواقع الفعلى وهو وجود محافظتين حضريتين وهما السويس وبورسعيد ويرجع ذلك لارتفاع نسبة الريف بمحافظة الشرقية(٧٧٪)
- يعد إقليم قناة السويس من أكثر أقاليم مصر التخطيطية جذبا للسكان (بعد إقليم القاهرة)
- حيث يستأثر الإقليم بما يعادل ٢١,٤٪ من جملة المهاجرين بالجمهورية.
- ترتفع نسبة الأمية بالإقليم بنسبة ٢٨٪ ويغلب علي المتعلمين بالإقليم المؤهل المتوسط بنسبة ٢٧٪
- الأنشطة الاقتصادية
- يتركز في الإقليم باستثناء الشرقية الأنشطة البحرية المختلفة والتجارة العالمية .
- محافظة الشرقية تمثل مركز الزراعة الكبير تليها الإسماعيلية .

- محافظة السويس تمثل مركز الصناعات البتروكيماوية والصناعات الثقيلة .
- محافظة جنوب سيناء تمثل مركز سياحي عالمي .
- محافظتي سيناء تمثلان مستقبل التنمية في مصر .
- الإقليم يملك بـــنية هيكل اقتصادي يمتاز بدرجة جيدة من التنوع.

البنية الأساسية

- يتميز الإقليم بوجود شبكة جيدة ومتكاملة من الطرق التى تربط بينه وبين العواصم والمدن الرئيسية بالمحافظات المجاورة.
- توافر العديد من وسائل المواصلات :محطات السكة الحديد والمطارات والنقل البحرى وسهولة الإنتقال بشبكة طرق إقليمية بين الأقاليم .
- أغلب المحافظات بالإقليم مخدومة بمياه الشرب والصرف الصحى ماعدا بعض الأجزاء منهم.

الإطار العالمي والقومي لقناة السويس الجديدة

تتناول دراسة الإقليم مجموعة من الأطر على النحو التالى :

الإطار العالمى للإقليم : وهى دراسة الإقليم من المنظور والمستوى العالمى وتأخذ فى الإعتبار التغيرات والتوجهات العالمية ومدى تأثيرها على المميزات التنافسية للإقليم مثل محور قناة السويس وحركة التجارة العالمية والسياحة الشاطئية والثقافية وغيرها.

الإطار القومى للإقليم : وهى دراسة الإقليم من المنظور القومى ويتم التركيز على المشروعات الاستثمارية القومية والبعد الأمنى للدولة من خلال هذا الإقليم ودراسة الموانىء التجارية والمناطق الحرة والمناطق السياحية على المستوى القومى.

الإطار الإقليمى للإقليم : وهى دراسة إقليم قناة السويس بمكوناته ومقوماته وعلاقته الإقليمية بين المحافظات المكونه له .

دراسة الإطار العالمى لإقليم قناة السويس:

تتمثل دراسة الإطار العالمى للإقليم فى عدة نقاط. وتشمل قطاع قناة السويس :

قطاع قناة السويس :

ترتبط حركة الملاحة بالممرات المائية الدولية ارتباطا وثيقًا بحركة التجارة العالمية وتتأثر بالعوامل المؤثرة فيها كمعدلات النمو الاقتصادى، السكانى، الاجتماعى ،الثقافى والصحى وبمختلف الدول.

كما تتأثر حركة التجارة العالمية بالعلاقات الدولية وكذا سياسات الدول المنتجة والمصدرة وكذا الدول المستوردة ونجد تطور بناء السفن وزيادة أحجامها واقتصاديات تشغيلها أدى إلى اجتذاب كميات كبيرة من البضائع المنقولة المتداولة عالميًا.

تنقل القناة حوالى ٧ % من تجارة العالم المنقولة بحرًا وتتوزع هذة النسبة إلى ٣٥ % منها ينقل من وإلى موانئ البحر الأحمر والخليج العربى بينما ٢٠ % ينقل من وإلى الهند وجنوب شرق آسيا و ٢٩ % ينقل من وإلى منطقة الشرق الأقصى .

وتساهم قناة السويس فى الاستثمار القومى بنسبة ٪١١,٣ سنة ٢٠١٠وتساهم بنسبة ٪١٢ فى الناتج المحلى وتظهر تأثيرهذة النسب فى الإطار القومى للإقليم

نلاحظ أن يحدث تتطورمستمر فى مساهمة قناة السويس فى التجارة العالمية فتساهم قناة السويس فى عام ٢٠١٠ حيث أن عدد السفن المارة بها وصلت إلى ١٣٩٨٧ وأن عدد الحاويات تصل حاولى ٤٧٠٠ الف طن وحجم البضائع المنقولة تصل إلى ٣٧٢١٤ مليون طن.

أن الموقع الجغرافى لمنطقة قناة السويس لم يستغل بعد الإستغلال الأمثل أكثر من تحصيل رسوم عبور السفن المارة بالقناة محملة بالبضائع

الخام ونصف الخام والمصنعة والبترول ومع ثورة التغير الشامل التى يخوضها العالم الآن اقتصاديا واجتماعيا وسياسيًا وتكنولوجيًا قد آن الأوان للإهتمام بهذه المنطقة بما يعود على مصر ,كلها بنهضة صناعية واقتصادية كبرى والإستفادة بها كموقع جغرافى مميز باستخدام التكنولوجيا المتطورة.

ومواجهة التغيرات ومسايرتها والاستفادة من مواردنا الاستفادة المثلى مما يجعل منطقة القناة مركزًا اقتصاديا عالميًا ,إن إمكانات منطقة القناة واستثمارها تتلخص فى إعادة شحن وتفريغ الحاويات العابرة وعمليات التصنيع ونصف التصنيع والتغليف والتخزين وما يترتب عليها من نشاط نقل بحرى للصناعات البحرية المباشرة وغير المباشرة.

وفى عام ٢٠٠٨ تم نقل ١,٩١٥ مليون طن ومتوقع الزيادة مع إستمرار توسيع وتعميق القناة فمنطقة قناة السويس تقع فى ملتقى الطرق التجارية الرئيسية فى العالم وقد آن الأوان التخلص من الإعتماد فقط على هذا الدور الهامشى فى حركة التجارة العالمية ويجب الإتجاه إلى أن تصبح المنطقة مركزًا رئيسيًا للصناعة وذلك بالقيام بعملية تحويل منتجات الآخرين غير المكتملة إلى سلع مكتملة ونهائية للتصدير مع عمل وحشد الجهود لإختراق الأسواق العالمية عن طريق التميز والتنافس من حيث الجودة والسعر.

تعبر قناة السويس أعداد كبيرة من جميع أنواع السفن فقد بلغ عدد السفن المارة على سبيل المثال عام ٢٠٠٩ فى كلا الأتجاهين ١٧٢٢٨

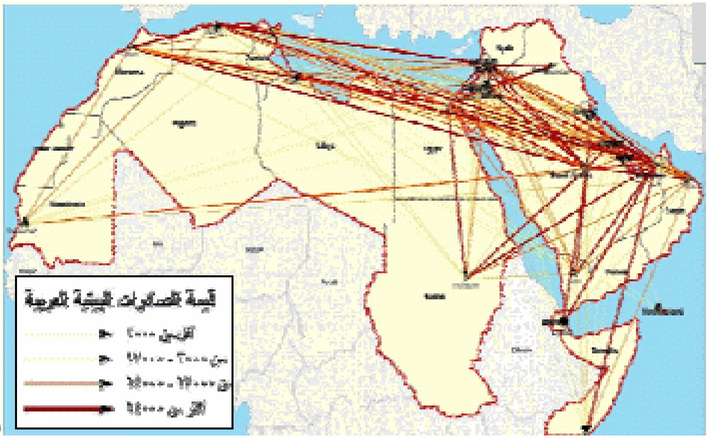
سفينة بمعدل ٤٧ سفينة يوميًا بحمولة صافية للسفن العابرة خلال ٢٠٠٩ حوالى ٥,٧٣٤ مليون طن، و ٩١٠ مليون طن عام ٢٠٠٨ وهذا الحجم الكبير من السفن يمكن أن يشكل حجم طلب على خدمات أصلاح وصيانة وتموين السفن بأسلوب تكنولوجى حديث للقيام بهذه الخدمات على مستوى رفيع فى الكفاءة والتكلفة المنخفضة بالنسبة لحركة الحاويات المارة بالقناة والتى يمكن أن تشكل حافز لتنشيط عمليات الحاويات العابرة.

وقد بلغ عدد سفن الحاويات المارة فى الاتجاهين٨١٥٦ سفينة حاملة للحاويات فى عام ٢٠٠٨والبضاعة الجافة الحمولة الصافية (المنقولة عبر القناة فى نفس العام) ٢,٤٨٣ مليون طن لميزة التنافسية لكل من مينائى بورسعيد والسويس تختلف بالنسبة لتوطين الأنشطة المقترح قيامها بأختلاف مصدر الحركة الملاحية وإتجاه العبور وبنوعية الأنشطة مما يحتم تكامل المنطقة بين الميناءين حيث ان عدد السفن المارة شهريا بالقناة .

دور قناة السويس بمجال حركة التجارة البينية (عربيا -أفريقيا -عالميا)

نتناول أهمية الموقع الجغرافى لمصر ومدى تأثيره على حجم التجارة البينية على مستوى الوطن العربى ومستوى القارة الإفريقية والمستوى العالمى كالتالى-:

!Error



الم

صدر : الرؤية الإستراتيجية الشاملة لمصر ، ٢٠٠٩

شكل يوضح حركة التجارة البينية العربية المارة بقناة السويس

المستوى العربى:

تعتبر السعودية يليها الإمارات من أكثر الدول ذات قيمة تبادل تجارى عربى عالية ,حيث تعتبر المملكة العربية السعودية محور الربط بين شطرى الوطن العربى الآسيوى والأفريقى حيث بلغ حجم التبادل التجارى ١٠١٨٢٢٦١ ألف دولار أمريكى ,وتحتل مصر المرتبة الخامسة من حيث التجارة البينية العربية رغم موقعها المميز والذى يربط شطرى الوطن العربى بحوالى ١٠٦٦٦٣٠ ألف دولار أمريكى .من الضرورى استغلال هذا الموقع المميز لمصر وكذلك الموانئ المطلة على البحار لصياغة الرؤية الإستراتيجية للتنمية الشاملة من خلال تدعيم شبكات الربط الإقليمية

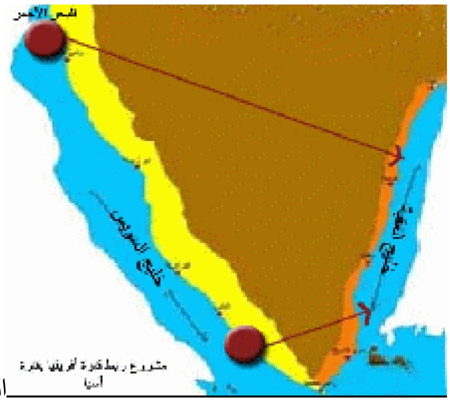
المتمثلة فى الطرق الدولية والسكك الحديدية للربط مع دول الجوار على وبخاصة مستوى الوطن العربى.

المستوى الأفريقى:

تشترك مصر فى تكامل الكوميسا الأفريقي والذى يضم ٢٠ دولة أفريقية من دول جنوب وشمال شرق القارة ومن خلال تحليل التبادل التجارى لمصر مع دول أفريقيا نجد أن نسبة التبادل لا تتعدى ٢ %من قيمة التجارة المصرية وهى تعتبر نسبة قليلة جدا وترتبط قارة أفريقيا مع أسيا فى موقعين، الأول فى الشمال عند مصر والذى من المقترح عمل كوبرى ربط بين مصر والسعودية فوق خليج العقبة ومن المتوقع له أن يزيد من حجم التبادل التجارى لمصر سواء على المستوى الأفريقى والعربي والثانى عند مضيق باب المندب المقترح إنشاءه للربط بين اليمن وجيبوتى سوف يزيد من نسبة التبادل التجارى بين القارتين.



المصدر : الرؤية الإستراتيجية لمصر ، ٢٠٠٩



المصدر : الرؤية الإستراتيجية الشاملة لمصر ،٢٠٠٩

الشكل يوضح تكامل الكومسيا للتجارة الشكل يوضح مشروعات الربط المقترحة بأسيا العالمية

المستوى العالمى (التجارة العالمية):

!Error



المصدر : الرؤية الإستراتيجية الشاملة لمصر،٢٠٠٩

شكل يوضح خطوط الملاحة العالمية المارة بقناة السويس

تقع مصر فى موقع مميز على أهم خطوط الملاحة العالمية، حيث قناة السويس التى تعتبر من أهم القنوات الملاحية فى العالم والتى تمر بها تجارة جنوب شرق آسيا مع أوروبا وشرق أفريقيا ونجد من خلال تحليل إجمالى قيمة الصادرات والواردات المصرية إلى التكتلات الجغرافية العالمية نجد أن أوروبا من أهم التكتلات ذات التبادل التجارى مع مصر ,والأقل تبادلا تجاريا مع أفريقيا والدول العربية رغم التقارب الجغرافى لمصر.

وهذة الجداول تعبر عن حجم الصادرات والواردات المارة بقناة السويس إلى الى التكتلات العالمية.

نسبة إجمالى قيمة الصادرات إلى التكتلات الجغرافية:

إجمالى قيمة الصادرات بالألف دولار	إجمالى	أمريكا	أفريقيا	أسيا	أوروبا	الدول العربية	السنة	الدولة
٦٣٢٥٣٨٧	١٠٠٪	٩٪	٣٪	١٧٪	٣٩٪	١٧٪	٢٠٠٩	مصر

جدول : (١) إجمالى الصادرات من قناة السويس إلى التكتلات الجغرافية (الرؤية الإستراتيجية الشاملة لمصر ،٢٠٠٩)

نسبة إجمالى قيمة الواردات إلى التكتلات الجغرافية:

إجمالى قيمة الواردات بالألف دولار	إجمالى	أمريكا	أفريقيا	أسيا	أوروبا	الدول العربية	السنة	الدولة
١١١٦٩٤٩٦	١٠٠٪	١٩٪	٢٪	١٥٪	٣٩٪	٩٪	٢٠٠٩	مصر

جدول : (٢) إجمالى الواردات من قناة السويس إلى التكتلات الجغرافية (الرؤية الإستراتيجية الشاملة لمصر ،٢٠٠٩)

مساهمة قناة السويس فى حركة التجارة العالمية:

تساهم قناة السويس بناء على الدراسات السابقة مساهمة فعالة فى حركة التجارة العالمية والشكل السابق يعبر عن اتجاهات حركة التجارة المارة بقناة السويس إلى التكتلات الجغرافية.

إتجاة حركة التجارة وحركة البضائع الرئيسية المتجهة من الجنوب إلي الشمال مروراً بقناة السويس طبقاً للإتجاه.

إجمالي كميةالبضائع (ألف/طن)	نوع البضاعة	مناطق التفريغ	مناطق التحميل
٥٦٣٩١ ٢٠٠٧١ ٨٢٣٩ ٨٢٠٤ ٥٠٠٧	الفحم الخامات والمعادن الكيماويات الزيوت النباتية المعادن المصنوعة	١-شرق وجنوب شرق البحر المتوسط ٢-شمال البحر المتوسط ٣-غرب وجنوب غرب البحر المتوسط ٤-البحر الأسود ٥-شمال وغرب أوروبا ٦-بحر البلطيق ٧-أمريكا	١-البحر الأحمر ٢-شرق أفريقيا وعدن ٣-الخليج العربي -جنوب آسيا ٥-جنوب شرق آسيا ٦-الشرق الأقصي ٧-أستراليا

حركة البضائع الرئيسية المتجهة من الشمال إلي الجنوب طبقاً للإتجاه مروراً بقناة السويس:

إجمإلى حركة البضائع بقناة السويس وحركة التجارة العالمية:

نلاحظ أن كان هناك نزايد فى عدد السفن المارة بقناة السويس فى الفترة بين٢٠٠١ إلى ٢٠٠٨ ولكن سجل تراجع فى عدد السفن فى الفترة

من٢٠٠٨ الى ٢٠١٠ نظرا لحالة السياسية وأيضا لضعف حركة التجارة العالمية ولكن لايوجد تراجع واضح بالمؤشرات عن حجم البضائع المنقولة عبر القناة.

دور الموانىء فى تدعيم الدور العالمى للإقليم:

يمتاز إقليم قناة السويس بوجود العديد من الموانئ البحرية بالإضافة إلي قناة السويس الأمر الذي أدي إلي سهولة ربط الإقليم مع باقي الإقاليم وكذلك دول العالم ,والموانئ الواقعة داخل إقليم قناة السويس هي)ميناء العريش – بورسعيد – شرق بورسعيد – السويس – الأدبية – السخنة – الطور – شرم الشيخ ونويبع (وتحديد الموانئ العالمية المنافسة بالإقليم على سبيل المثال ميناء بورسعيد وميناء شرق التفريعة يعتبرون من الموانىء المنافسة على مستوى العالم.

ميناء شرق التفريعة ببورسعيد وهو ميناء تجارى للحاويات تم اقتراحه بمنطقة شرق بورسعيد) شرق التفريعة (وترجع أهميته لكونه ميناء متخصص للحاويات حيث تمثل سفن الحاويـــات % ٣٥ من السفن المارة بقناة السويـــس ولم يتم عمل المشروع بكامله حتى الآن ولكن النسبة الغالبة تم تنفيذها فعلياً وإضافة إلى الميناء تم اقتراح منطقة إدارية عالمية ومنطقة صناعية وفى الفترة الحالية تم اقتراح عمل مدينة مليونية بهذه المنطقة ولكنها لا تزال تحت الدراسة ويمتد بموازاة تفريعة قناة السويس بطول ١١ كم وعمق ٢ كم وتقدر مساحته ٢٢,٥ كم ٢وميناء بورسعيد ويعتبر المدخل الشمإلى لقناة السويس وهو ميناء متعدد الأغراض بطاقة

استيعابية ٤,٧ مليون طن سنوياً يوجد تنافسية بين ميناء بورسعيد وميناء شرق التفريعة .

ولكن نلاحظ ان ميناء بورسعيد يسجل أقل حجم انتاج للحاويات سنويا ولكن له دور منافس على مستوى باقى الموانىء التى توجد على حوض البحر المتوسط فيعتبرميناء بورسعيد هو الثانى من حيث حجم الحاويات المنقولة سنويا.

وهناك توصيف للموانىء العالمية المنافسة للموانىء بأقليم قناة السويس:

اسرائيل	تركيا	قبرص	اليونان	الموانىء المصرية			الموانىء
حيفا	ازمير	لارتكايا	ببرية	بورسعيد	دمياط	إسكندرية	
٨٩٠	٦٠٠	٨٦٦	٣٠٠٠	٦٦٥	١٠٥٠	١٧٤٠	طول الأرصفة
١٤	١٢	١٢	١٣.٣	١٢.٨	١٤.٥	١٤	طول الغاطس(متر)
ممتاز	ضعيف	جيد	جيد جدا	جيد جدا	ممتاز	جيد جدا	الموقع الجغرافى

ويعتبر ميناء بور سعيد من حيث المواصفات الفنية من الموانىء المنافسة لموانىء حوض البحر المتوسط بجانب حجم الحاويات والبضائع المنقولة عبر الميناء فهو من الموانىء المساهمة فى التنمية على مستوى الإقليم والمستوى القومى.

دور قطاع السياحة فى تدعيم الدور العالمى للإقليم

يتواجد بالإقليم العديد من المقومات السياحية المتمثلة فى المناطق السياحية الأثرية والمدن السياحية بالإقليم التى لها دور على خريطة السياحة العالمية وخاصة الأنماط السياحية العالمية المتواجدة بالإقليم مثل نمط السياحة الثقافية المتمثلة فى دير سانت كاترين والمحميات الطبيعية التى لها أهمية على المستوى العالمى وبالإضافة إلى مناطق الشعاب المرجانية التى تجذب نوعية خاصة من السائحين .

نلاحظ أن إقليم قناة السويس له دور على خريطة السياحية فى الشرق الأوسط بالمدن السياحية المتواجدة على البحر الأحمرومثل مدينة شرم الشيخ.

هدفت إستراتيجية السياحة لإقليم قناة السويس لعام ٢٠١٧ لتدعيم بعض الأنماط السياحية العالمية ومنها سياحة الترانزيت وزيارة اليوم الواحد وسياحة الإصطياف وسياحة البيئة الطبيعية كأمثلة للأنماط السياحية المفضلة للسياحية الدولية ,وربط الإقليم وتكامله مع الأقاليم السياحية المجاورة وهى تعتبر من أهم المشروعات المستهدفة على محور قناة السويس لتدعيم السياحة فى الإقليم.

ويتضمن دراسة قطاع السياحة بإقليم قناة السويس تصنيف للمناطق السياحية والمدن السياحية والأنماط العالمية للسياحة

تصنيف للمناطق السياحية العالمية بالإقليم



المصدر : إستراتجية التنمية لإقليم قناة السويس ،٢٠٠٨

شكل يوضح المناطق السياحية للإقليم

يتمتع إقليم قناة السويس بالعديد من المقومات السياحية حيث تتميز بالكثير من المعالم ذات القيمة التاريخية والدينية والمقومات البيئية الطبيعية التي تجعلها تصلح الشاطئية للأنماط السياحية المختلفة وخاصه السياحة الترفيهية الشاطئية والعلاجية والثقافية والدينية والعلمية وسياحة الجبال والصحاري.

- **المحميات الطبيعية العالمية بالإقليم ومنها محمية سانت كاترين ومحمية رأس محمد وجزيرة تيران وغيرها من المحميات الطبيعية وهى محميات من التراث الثقافى العالمى .**

- مناطق الغوص وهى منتشرة على شواطىء البحر الأحمر ومرتبطة بمناطق الشعاب المرجانية وهى لها شهرة عالمية .
- المواقع التاريخية والأثرية ومنها الطرق التاريخية ومنها طريق الحرب وغيرها من الطرق وأيضا الكنائس والقلاع والتلال وغيرها من المواقع الأثرية التى لها قيمة تاريخية ولها دور على الخريطة العالمية للسياحة .
- المناطق السياحية الفندقية والترفيهية والمتمثلة فى القرى السياحية والمنتجعات السياحية فى شرم الشيخ وذهب..

أماكن الإقامة والخدمات السياحية

وسوف يتم عرض توصيف للمناطق السياحية بالإقليم فى تقرير السياحة لإقليم قناة السويس

أنماط السياحة العالمية بإقليم قناة السويس

يتميز الإقليم بتواجد أنماط متنوعة من السياحة والتى لها دور على خريطة السياحة العالمية ومنها السياحة الشاطئية على خليج العقبة فهو يتسم بطلب سياحى عالمى لوجود الشعاب المرجانية والمنتجعات السياحية وجزر المحميات الطبيعية داخل البحر وذلك إبتداءً من مدينة طور سيناء على خليج السويس مروراً بشرم الشيخ عند إلتقاء الخليجين ثم دهب ونويبع ,وأيضا وقوع الإقليم على البحرين الأحمر والمتوسط يجعل هناك إختلاف فى نمط السياحة الشاطئية من منطقة لأخرى حيث نجد أن السياحة

الشاطئية التى تتسم بالطلب المحلى) سياحة محلية (توجد على ساحل البحر المتوسط وخليج السويس بإستثناء المواقع التعدينية والبترولية فلايوجد بها أى نشاط سياحى ,وكما توجد أنماط اخرى من السياحة بالإقليم فى المواقع الأثرية التى تعود لفترات مختلفة وكذلك السياحة العلاجية كما فى عيون موسى وسياحة المؤتمرات كما هو فى شرم الشيخ إلى جانب السياحة الثقافية والدينية بمدينة سانت كاترين ولكن تظل سياحة المحميات وسياحة الشواطئ هما نمطى السياحة الذى يتميز بهما الإقليم عن باقى أقاليم مصر.

والجدول رقم ٦ يوضح أن سياحة الرياضات البحرية والغوص لازالت هي السائدة علي أنماط السياحة المفضلة في الإقليم فهي تستأثر بنحو % ٩٣ من إجمالي السياحة الوافدة للإقليم.

نمط السياحة	النسبة للاجمالي%	معدل النمو سنوياً%
رياضة الغوص	٩٣	٥,٥
أعمال ومؤتمرات	١١	٧- ,
السياحة العلاجية	٠,٨	٣, ١-
سياحة السفارى	٠,٤	٧, ٤
سياحة اليوم الواحد العابرة	٤,٨	٢٠,٣
الإجمالي	١٠٠٪	-

المدن السياحية العالمية بالإقليم :

تحتل مدينة شرم الشيخ المرتبة الأولى من حيث يوجد بها ٢٠٠ فندق تمثل ١٣,٧٪ من إجمالى عدد الفنادق على المستوى القومى) بها ٥٥,٥ألف غرفة بنسبة ٢٥,٩٪ من إجمالى عدد الغرف (المتواجدة فى مصر وتحتوى على ١١١ ألف سرير بنسبة ٢٥,٩٪ من إجمالى عدد الأسرة عام ٢٠٠٩ وأرتفع عدد المرشدين السياحيين من ٨٨٠٨ مرشد عام ٢٠٠٥ إلى ١٢٧٨١ مرشد عام ٢٠٠٩ بنسبة ٤٥,١٪. بلغت القيمة المضافة للصناعات السياحية ١٢٨,٤ مليار جنيه بما يمثل ١٢٪ من القيمة المضافة للاقتصاد القومى والذى بلغت قيمته ١٠٧٢,٤ مليار جنيه.

العوائد الإقتصادية لقطاع السياحة بالإقليم:

- إيرادات السياحة العالمية :

بلغت إيرادات حركة السياحية في إقليم قناة السويس عام ٢٠٠٧ نحو ٣ مليون دولار مع توقعات بزيادة هذه الإيرادات إلي نحو ٩ مليارات جنيه عام ٢٠٢٠ وفقا لإستراتيجية وزارة السياحة عام.٢٠٠٩

الإيرادات عام٢٠٠٧ (مليون دولار)	المناطق السياحية
١٦٣	مدن القناة
٢٧٦٧	محافظة شمال سيناء
٢٦	محافظة جنوب سيناء
٢٩٥٦	إجمالى إقليم قناة السويس

المحاصيل التصديرية فى تدعيم الدور العالمى للإقليم

من تقرير أكاديمية البحث العلمى عن حالة قطاع الصناعات الدوائية فى جمهورية مصر العربية الذى قدم فى عام ١٩٨٢ تظهر أهمية النباتات الطبية فى مجال صناعة الدواء إذ أن الأدوية الكيماوية التخليقية أصبحت باهظت التكاليف بالإضافة إلى ما لها من آثار جانبية سيئة سببت الكثير من المشاكل فى العلاج ,ونظراً لطبيعة البيئة المصرية وما بها من نوعيات مختلفة من التربة فإننا نجد أنه يمكن فيها زراعة أغلب النباتات الطبية اللازمة وكذلك تنمو برياً أعداد وفيرة ونوعيات مختلفة من النباتات الطبية فى البيئة الصحراوية سواء فى جنوب مصر أو الساحل الشمإلى أو الصحراء الغربية والشرقية وشبه جزيرة سيناءولقد تمت عدة دراسات متخصصة كما تم حصر شامل لأهم النباتات الطبية والعطرية التى تنمو برياً أو تجود زراعتها فى مصر وطرق استغلالها والمواد الفعالة الممكن استخلاصها منها.

ويقوم القطاع الخاص فى هذا المجال بجهد ملحوظ ويتركز نشاطه فى استزراع وتسويق النباتات الطبية والعطرية واستخلاص الزيوت منها وتصل مساحة تلك الزراعات بمصر فى عام ١٩٧٨ حوالى ٦٤ ألف فدان وتنتج ما قيمته حوالى ٢٢ مليون جنيه كما تم تصدير ٥٠٪ من هذا الإنتاج للخارج وقد وصلت قيمة تصدير هذه النباتات فى احصاء عام ١٩٧٨ إلى ما قيمته ١٠ مليون جنيه وبالتإلى فلابد من تنشيط زراعة النباتات الطبية

والعطرية من كافة جوانبها وإقامة وحدات لإنتاج البذور اللازمة ووحدات جمع وفرز وتجهيز وتغليف واستخلاص العناصر الفعالة وتصديرها للخارج وفى الفترات الحالية اتسمت بيانات المساحة المنزرعة والإنتاج بالتذبذب السنوى رغم ازديادحجم الطلب المحلى والخارجى على النباتات والأعشاب الطبية والعطرية فقد بلغت المساحة المنزرعة – ٥٢,٢ – ٥٥,١ –٦١,٨) (٤٧,٩ألف فدان للأعوام١٩٩٩ /٢٠٠٠ / ٢٠٠١ / ٢٠٠٢ على الترتيب كما تذبذبت كمية الإنتاج حيث بلغت (١٥٤,١–١١٣,٢–٢٠٣,٦–١٧٨,٦) ألف طن لنفس الأعوام السابقة على الترتيب كما بلغت إنتاجية الفدان ٢,٩) (٣,٢ – ٢,١ – ٣,٧ –طن للفدان للأعوام السابقة على الترتيب

إنتاجية)ألف (	الإنتاج) ألف طن(	المساحة) ألف فدان(	السنوات
٣,٢	١٥٤,١٣٦	٤٧,٩٧٦	١٩٩٩
٢,٢	١١٣,٢٣٩	٥٢,٢٢٧	٢٠٠٠
٣,٧	٢٠٣,٦٠٠	٥٥,١١٢	٢٠٠١
٢,٩	١٧٨,٦٧٣	٦١,٨٣٨	٢٠٠٢

الطلب العالمى على النباتات الطبية والعطرية :

بدأت المانيا بدراسة الأعشاب البرية والاستفادة منها فى الأغراض الطبية وتلتها دول اوروبية أخرى فتحولت مصر لدولة ذات فرص تصديرية لأوروبا واميريكا وقد زاد الاهتمام بالنباتات الطبية والعطرية فى الفترات الحديثة لما ما للمركبات الكيميائية من اضرار وبالتإلى فقد قامت الدول المستوردة لهذه النباتات بتحديد كافة المواصفات الخاصة بالواردات من تلك

النباتات ومستخلصاتها وأسلوب تجهيزها وتعبئتها وضرورة خلوها من المبيدات الكيميائية والأسمدة وجميع الملوثات الحيوية والكيميائية ,وعلى الجانب الآخر قامت الدول المهتمة بالتصدير وبخاصة الصين والهند عن طريق اتحاداتها بوضع الخطط التنفيذية التى تؤهلها للتصدير التنافسى لتلك النباتات آخذة فى الاعتبار المواصفات التى يطلبها المستورد إلى جانب التسيق مع احتياجات السوق المحلى.

الموقف التصديرى للنباتات الطبية والعطرية فى مصر :

تعتبر النباتات الطبية والعطرية من الحاصلات الزراعية غير التقليدية فى مصر ,إذ تتسم المساحات المنزرعة منها بالزيادة من عام لآخر حيث بلغت ٦١,٨ ألف فدان عام ٢٢٠٢ مقابل ٤٧,٩ ألف فدان عام ١٩٩٩بنسبة زيادة,٪٢٩ بينما تراجعت قيمة الصادرات المصرية من النباتات والأعشاب الطبية حيث بلغت ١,٤ مليون دولار عام٢٠٠٢ مقابل ١,٥مليون دولار عام ١٩٩٨ وقد سجلت هذه الصادرات أقصى ارتفاع عام ٢٠٠٠ حيث بلغت قيمة الصادرات ١٧,٢ مليون دولار.

الزراعات الطبية والعطرية بإقليم قناة السويس

المحاصيل	شمال سيناء		جنوب سيناء	
	المسطح (فدان)	النسبة	المسطح (فدان)	النسبة
الزيتون	١٣٨٤٤	٢٥٪	٣٨٤٠	٤٧٪
اللوز	١١١٣٤	٢٠٪		
النباتات الطبية	١٢٣٠	٢٪	٣٣٦٥	٤٢٪

محاصيل اخرى	٢٩٣١٣	٥٣٪	٨٩٥	١١٪
الاجمالى	٥٥٥٣٠	١٠٠٪	٨١٠٠	١٠٠٪

يضم الإقليم وتحديداً فى منطقة سيناء الجنوبية مجموعة من النباتات التى لا تتوفر بمناطق أخرى بالجمهورية والتى تأوى العديد من الأنواع المتوطنة والتى يقتصر توزيعها الجغرافى فى العالم على شبه جزيرة سيناء والجدول التالى يوضح توزيع النباتات إلى جانب مسطحات هذه النباتات ونسبتها إلى إجمالى المساحة المنزرعة بمنطقة سيناء وكما أوضحت البيانات السابقة الميزة التنافسية للنباتات الطبية والعطرية فهناك توجه نحو أراضى الاستصلاح بالإقليم بأن يتم تخصيصها لزراعة هذه الأنواع من المحاصيل.

دور النقل الجوي فى دعم الدور العالمى للإقليم

يمتاز إقليم قناة السويس بوجود العديد من المطارات الدولية التي تقوم بربطة بباقي اقاليم الجمهورية بالاضافة إلي ربطه بدول العالم ويبلغ عدد هذة المطارات ستة مطارات موزعة بين محافظات الإقليم.

مطار شرم الشيخ :(مطار دولى) :

يقع مطار شرم الشيخ علي بعد ٢٣ كم شمال شرق المدينة،ويتكون من مبنين للركاب فمبني الركاب (١) تبلغ مساحة صالة السفر الدولى ٤٣٠٠م٢، مساحة صالة الوصول الدولى٣٥٠٠ م ٢سعة صالة السفر ٨٠٠راكب/ ساعة وسعة صالة الوصول١٠٠٠ راكب/ ساعة وبالتالي السعة الاجمالية للمبنى ١٨٠٠ راكب/ ساعة



المصدر :تقرير جايكا،٢٠١٠

شكل (١٧) المطارات الدولية بالإقليم

مبنى الركاب (٢) فمساحة صالة السفر الدولى٧٥٣٩ م٢، مساحة صالة السفر المحلى٦٨٠ م٢، مساحة صالة الوصول الدولى٧٥٣٩ م٢، مساحة صالة الوصول المحلى١٦٦٣ م ٢سعة صالة السفر١٢٠٠ راكب /ساعة في حين سعة صالة الوصول ١٢٠٠ راكب/ ساعةالسعة الاجمالية للمبنى ٢٤٠٠ راكب/ ساعة و يسع مواقف الطائرات ٢٠ طائرة وسوف يتم إنشاء مبني ركاب رقم ٣ وممر جديد وسوف يسع المبني ١٠ مليون راكب سنويا كذلك ترمال وعدد ١٢ كوبري تحميل وسوف يصل إجمالي الطاقة الاستعابية للمطار ١٨ مليون راكب.

مطار سانت كاترين :(مطار دولى)

هو مطار للحركة الداخلية ويقع المطار على بعد ٢٠ كيلومتر شمال شرق مدينه العريش، ويضم المطار صالة الركاب تصل سعتها إلى ٨٠ راكب /ساعة و تم تجهيزها لإنهاء اجراءات الركاب ويوجد بالمطار ممر واحد يتحمل الطائرات المتوسطة و يضم ترماك يسع ٧ طائرات.

مطار طابا :(مطار دولى)

يقع المطار على بعد٣٧ كم شمال غرب مدينة طابا، ويحتوى المطار على مبنى للركاب يسع ٦٠٠ راكب /ساعه مكيف ويضم صالة للسفر الدولى ووصول دولى كذلك للحركة الداخلىة، وتم تجهيزه بمعدات الأنارة على الممر لإستقبال الطائرات بمختلف طرازاتها ويسع مواقف الطائرات ٢٠ طائرة ,ويتم التخطيط حاليا لتطوير المطار لزيادة طاقتة الاستيعابية إلى٧٠٠ راكب/ساعة ليستقبل سنويا حوالى ٨٠٠ الف راكب.

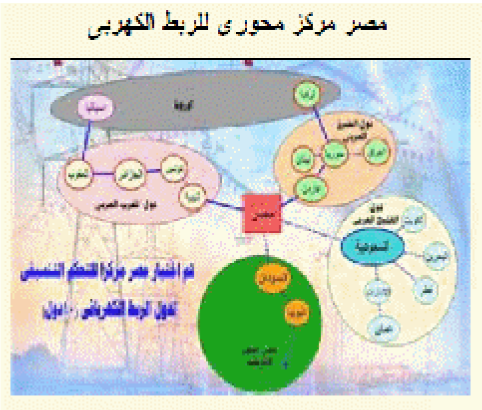
مساهمة الطاقة المتجددة والعمران فى دعم الدور العالمى للإقليم

محطات الرياح على خليج السويس هى من المشروعات المستقبلية التى تعطى دور عالمى للأقليم فى توليد طاقة كهربية وتصبح مصر مركز محورى للربط الكهربى إنشاء مشروعات بجنوب الزعفرانة شمال خليج الزيت بقدرة ٢٥٠ ميجاوات يعقبها طرح ألف ميجاوات مقسمة على عامين .



المصدر :هيئة الطاقة الجديدة والمتجددة،٢٠٠٨

شكل (١٩) محطات الرياح المقترحة على خليج السويس



المصدر :الرؤية الإستراتيجية الشاملة لمصر، ٢٠٠٩

شكل (٨١) مشروع إختيار مصر مركز للتداول الكهربى

وأيضا من المشروعات المستقبلية بمنطقة جبل الزيت ,فى خليج السويس وعلى سبيل المثال محطة رياح قدرة ٢٠٠ ميجاوات بالتعاون مع ألمانيا والاتحاد الأوروبى وبنك الاستثمار الأوروبى محطة رياح قدرة ٢٢٠ بالتعاون مع اليابان ومرحلة ثانية محطة رياح قدرة ٣٠٠ م.و ,بالتعاون مع الحكومة الأسبانية محطة رياح قدرة١٢٠ م ,بإستثمارات خاصة ألف ميجاوات طاقة مستهدفة من مزارع الرياح ومن المقرر أن تصل القدرات المنتجة من الرياح إلى ٧ آلاف و ٢٠٠ ميجاوات و من المقرر أن تساهم الطاقة المتجددة فى مصر بنحو ٢٠ % من الطاقة المستهلكة٢٠٢٠ م.

دور العمران (مدن إقليم قناة السويس) فى تدعيم الدور العالمى:

هناك أهمية كبيرة للتجمعات التى توجد بالإقليم نظراً للدور التى تلعبة على مستوى القومى والعالمى ولكن هناك تجمعات يوجد بها المقومات لكى تلعب الدور العالمى مثل بور سعيد والسويس لذلك وضع لها أدوار تلعبها على المستوى العالمى بجانب تهيئتها لكى تلعب هذا الدور.

ولكن هناك مدن مهيئة لكى تلعب الدور العالمى ولكن من الناحية السياحية مثل شرم الشيخ وغيرها من المدن لتوافر المقومات التى تدعم هذا الدور.

تأثير التوجهات العالمية على الإقليم:

- على الصعيد الدولي، يتأثر إقليم قناة السويس بعدد من التوجهات العالمية الكبرى :

- من المحتمل أن تؤثر توجهات "التحضر "و"سهولة الاتصال" بالسلب على الإقليم .
- من الممكن أن يستفيد الإقليم من إتجاهات" التوجه للمصادر الخارجية" و"تدفقات رأس المال."
- التوجهات العالمية وتأثيرها فى المدى البعيد على التنمية بالإقليم ومن أهم التأثيرات هى:

التأثيرات الإقتصادية : المتمثلة فى تراجع التدفقات والإستثمارات الأجنبية حيث أن الإقليم يعتمد إعتماد مباشر على التدفقات الخارجية سواء فى حركة التجارة العالمية أو فى نوعية الإستمارات الموجة للإقليم لتواجد قناة السويس و طالما توظف القناة على أنها مجرد معبر مائى وليست محور للتنمية حيث أن هذا التراجع أثر على الإنتاج الصناعى بالتبعية لإعتمادة على هذة التدفقات الخارجية ، وهناك توقع أن تأثر الاستثمارات بالإقليم بشكل كبير، ولكن هذا التأثير سيكون محدودا بشكل ما على مستويات الانتاج.

التأثيرات الديموجرافية : ومن أهم التأيرات هى زيادة نمو وتوسع المدن القائمة وبناء مدن جديدة مع استمرار تجمع السكان فى المراكز الحضرية وهذا يزيد من تحضر الإقليم وأيضا عن طريق معدلات الهجرة المتوقعة إلى إقليم قناة السويس على المدى البعيد عن زيادة التحضر

نوع التأثير	التأثيرات المتوقعة	التوجهات الفرعية	التوجهات الرئيسية
١	زيادة عدد السكان فوق الخمسين مع إرتفاع متوسط العمر المتوقع وتدنى معدل المواليد	شيوخة السكان	
٢	زيادة هجرة السكان داخل الدول وبين المناطق وعبر الحدود	الهجرة	التوجهات الديموجرافية
٣	زيادة نمو وتوسع المدن القائمة وبناء المدن الجديدة مع إستمرار تجمع السكان فى المراكز الحضرية	التحضر	
٤	زيادة مبيعات المنتجات الطبية والعضوية	المنتجات العضوية	
٥		الصحة	توجهات المستهلكين
٦	زيادة الضغوط الزمنية) بسبب ساعات العمل الطويلة (	الضغوط الزمنية	
٧	زيادة أهمية المشاهير فى عالم الترفية نتيجة لإنتشار وسائل الإعلام	الترفية	
٨	تجذب إقتصاديات الدول النامية عدداً من المصادر الجديدة ورأس المال الجديدة	تدفقات رأس المال والإستثمارات الأجنبية	التوجهات الإقتصادية
٩	يزيد لجوء الشركات للتعاقدات والخدمات عن بعد من شركات وأسواق متخصصة	الإتفاقيات العالمية	
١٠	التحول من الإقتصاد الصناعى إلى الإقتصاد الخدمى	هجرة القيمة	
١١	يؤدى تحسن المتوسط العمرى وزيادة مستوى الدخل إلى خلق طلب متزايد على الخدمات الصحية	الإنفاق على الرعاية الصحية	
١٢	يؤدى إلى تزايد الطلب العالمى على الطاقة والضغط على الموارد الأولية	ندرة الطاقة	التوجهات التقنية
١٣	تعد أدوات الإتصال وإمكانية الإتصال اللحظية على مدار الساعة	إمكانية الإتصال	
١٤	يؤدى تزايد القضايا البيئية إلى إهتمام متزايد	مصادر الطاقة البديلة	

وهناك المزيج من التوجهات الإيجابية والسلبية التى من المحتمل أن تؤثر بالإيجاب أو السلب على إقليم قناة السويس ومنها التوجها ت الديموجرافية وما تحوى من شيوخة السكان والهجرة والتحضر و توجهات المستهلكين وماتحوى من المنتجات العضوية والصحة والترفية والضغوط الزمنية وأيضا التوجهات الإقتصادية وما تحوى من تدفقات رأس المال والإتفاقيات العالمية غيرها من التوجهات وأيضا التوجهات التقنية وما تحوى من ندرة الطاقة ومصادر الطاقة البديلة والشكل التالى يعبر عن إحتمالية تأثير هذة التوجهات على الإقليم على المدى البعيد.

الإطار القومى لقناة السويس الجديدة

مساهمة قناة السويس فى الناتج القومى كأحدى القطاعات الرئيسية بالإقليم:

تساهم قناة السويس في التنمية علي المستوي القومي حيث توفير العملة الصعبة للدخل القومى وأصبحت القناة المصدر الثانى للدخل القومى , حيث توفير عمالة بجميع أنواعها وتخصصاتها على مستوى مدن القناة . ساهمت قناة السويس فى رفع كفاءة العمالة بالتدريب وتطوير مدن القناة الثلاث فى جميع المجالات (طرق – محطات مياه – محطات كهرباء– مبانى إدارية – مبانى سكنية – مبانى رياضية واجتماعية – مستشفيات (المساهمة فى تعمير سيناء وتحويلها إلى مركز إستثمارى زراعى صناعى عن طريق المعابر التى أنشأتها إدراة قناة السويس بجانب إدارة وصيانة نفق الشهيد أحمد حمدى .تغذى هيئة قناة السويس بعض مناطق سيناء بمياه الشرب بمواسير عبر القناة وتمد هيئة قناة السويس منطقة إستزراع ١٣٠ ألف فدان شرق البحيرات المرة بمياه الرى.

وساهمت هيئة قناة السويس فى إنشاء شركات إستثمارية بسيناء الجنوبية والبنك الوطنى بسيناء وأسست هيئة قناة السويس سبع شركات فى الأعمال البحرية فى منطقة القناة خلال الستينات برأس مال ١١ مليون جنيه وأصبح رأسمالها الآن حوالى٣٥٠ مليون جنيه هذا بجانب مساهمة الهيئة فى أنشاء ٣٠ شركة مختلفة الانتاج بمنطقة القناة لتنميتها وقد بلغ

مساهمة الهيئة حتى أول عام ٢٠٠٩ حوالى ٦,١ مليار دولار .وتساهم القناة فى الحفاظ على مركز مصر سياسيًا كمركز للتجارة العالمية.

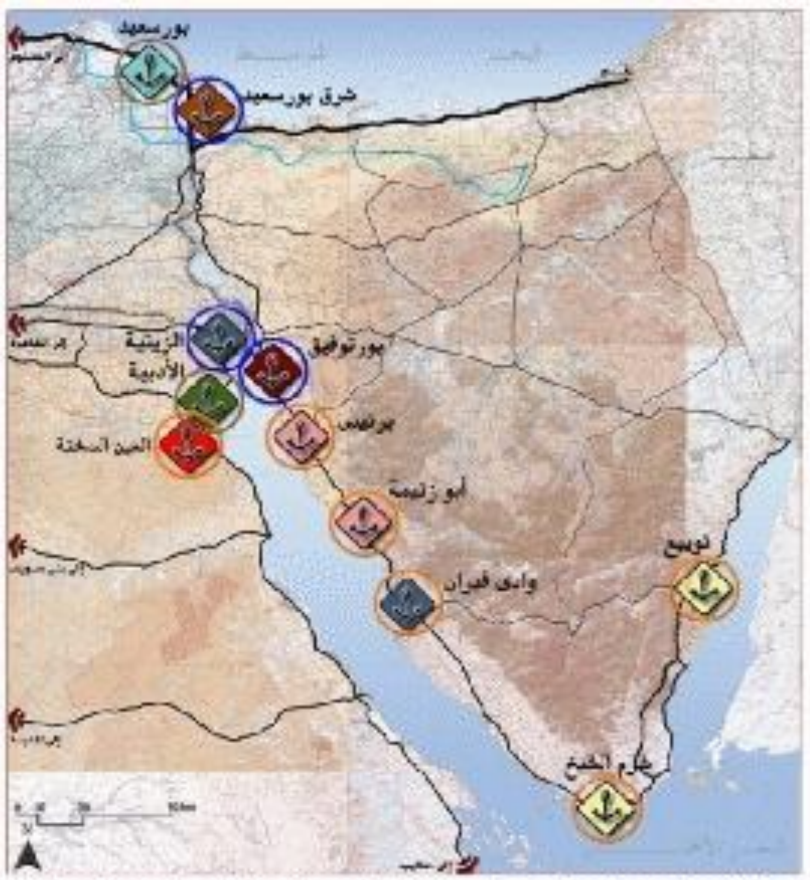
دور الموانىء بإقليم قناة السويس على المستوى القومى :

تلعب الموانئ بالإقليم دور كبير على المستوى القومى فى جميع المجالات سواء فى القطاعات المتخصصة مثل الموانىء البترولية وغيرها أو على مستوى الموانىء التجارية فى نقل الركاب والبضائع وهذا يرجع إلى أن الإقليم يضم حوالى وهو يعتبر الإقليم الأول من حيث عدد الموانىء بالنسبة للأقاليم الأخرى ويتم تصنيف الموانىء داخل الإقليم إلى :

الموانىء التجارية وتضم : ميناء السويس (بورتوفيق) : ويعتبر المدخل الجنوبى لقناة السويس وهو ميناء متعدد الأغراض وميناء عتاقة : وهو ميناء صيد بمساحة ١٧٦٦٥٠ م ٢وميناء العين السخنة : ميناء محورى وهو خاص بالمنطقة الاقتصادية الخاصة بشمال غرب خليج السويس بمساحة ٥٠٠٠٠ م٢و ميناء الزيتية : ميناء متخصص لنقل البترول ويقع على خليج السويس جنوب غرب المدينة بمساحة ٩٨٣٨٥ م٢وميناء الأدبية : ميناء تجارىيقع على خليج السويس من الجهة الغربية ويمثل هو وميناء بورتوفيق الموانئ الرئيسية التابعة لمدينة السويس.

ميناء العريش : بمدينة العريش على البحر المتوسط وهو ميناء ذو إستخدامات متعددة حيث يضم أرصفة لإستقبال سفن تجارية حتى حمولة ٧٠٠٠طن ورصيف للعبـــارات والسفن السياحيــــة بعمق ٧ أمتار وسعة تخزينية ٢٠ ألف م ٢لعدد ١٠٠ مركب صيد.

ميناء نويبع : يقع على خليج العقبة وهو لنقل الركاب والسفن السياحية ولنقل العبارات والبضائع بين مصر والأردن بعدد ٢ رصيف وعمق ٩,٥ م.



المصدر : هيئة الموانى ء المصرية

شكل يوضح الموانئ فى إقليم قناة السويس

ميناء شرم الشيخ : ويقع عند إلتقاء خليجى العقبة والسويس للسياحة والركاب حيث له رصيف سياحى بغاطس ثلاثة أمتار وبطول ٦٠٠ متر وغاطس ١٠ متر لسفن الركاب وبالقرب منه مارينا شرم الشيخ.

ميناء الطور : وهو ميناء متعدد الأغراض بمدينة الطور على خليج السويس.

الموانئ التعدينية : وهى موانئ خــاصة بالأنشطة التعدينيــة فقط وتقع على خليــج السويس (أبو زنيمة – برنيس – رأس ملعب) وهم ٣ موانئ بالإقليم من إجمإلى ٦ موانئ تعدينية فى مصر.

موانئ البترول : وهم ثلاثة موانئ متخصصة لنقل البترول) رأس السدر – وادى فيران – أبو رديس (وتقع على خليج السويس أيضاً من الجهة الشرقية إلى جانب خط انابيب سوميد قطاع العين السخنة ويقع غرب خليج السويس .

مساهمة الموانىء بالإقليم فى حركة التجارة على المستوى القومى:

تبلغ الطاقة الإجمالية السنوية لموانئ الإقليم نحو ١٧ مليون طن لسنة ٢٠١٠ من حركة البضائع والحاويات وقد بلغت حركة النقليات ١٠,٥ مليون طن عام ٢٠١٠ موزعة بين موانئ بورسعيد وبوتوفيق والأدبية والزيتية، وفيما يتعلق بحركة الركاب فقد بلغت نحو ١,٧ مليون راكب فى عام٢٠١٠/٢٠٠٨ منها ٥٤١ ألف من ميناء السويس و ٨٤٤ألف راكب

من ميناء نويبع، و ٣٣٨ألف راكب من ميناء سفاجا بخلاف حركة الترانزيت والسياحة بكل من مينائى بورسعيد وشرم الشيخ.

مساهمة الموانىء في حركة التجارة داخل الإقليم :

يساهم ميناء السخنة وهو من الموانىء المحورية فى حركة التجارة وخاصة المواد البترولوية فهو يسجل أعلى نسبة فى عدد الحاويات وأيضا فى حجم البضائع مقارنة بموانىء الإقليم على الرغم من أن ميناء بورسعيد هو المنافس عالميا ويعتبر ميناء بور سعيد هو الميناء الأول فى الإقليم من حيث حجم البضائع و عدد الحاويات بأعتبارة ميناء تجارى.

دور المناطق الحرة بالإقليم على المستوى القومى :

المناطق الحرة بإقليم قناة السويس :

هى جزء من أراضى الدولة وبالرغم من أنه يدخل ضمن حدودها سياسياً ويخضع لسلطتها إدارياً إلا أن التعامل فيه يتم بصورة خاصة وذلك من النواحى الجمركية والاستيرادية والنقدية وغيرها والتى تتعلق بحركة البضائع دخولاً وخروجاً وبحيث لا ينطبق على هذه المعاملات التجارية وغيرها التى تتم فى هذا الجزء الإجراءات العادية المعمول بها داخل الدولة وذلك مما يسمح بقدر كبير من الحرية فى المعاملات والمبادلات والتى من شأنها جذب الاستثمارات وتختلف أشكال ومسميات المناطق الحرة من دولة لأخرى، فهناك المناطق الحرة المخصصة للتصدير Export processing zones – EPZs، والمناطق الاقتصادية ذات الطبيعة الخاصة Special

economic zones – SEZs، ومناطق الخدمات، والمناطق الحرة التكنولوجية .

المنطقة الصناعية الحرة العامة بمحافظة بورسعيد : وتبلغ المساحة المخصصة للمشروعات حوالي ٤٩٤ ألف م٢، وتشمل صناعات إنتاج الملابس الجاهزة والمنتجات الجلدية وتعبئة الحاصلات والمواد الغذائية والكيماويات والعطور والصناعات المعدنية وحديد التسليح وتجهيز الورق والرخام وإنتاج الزجاج وأدوات المائدة و تجميع وتصنيع الأجهزة الكهربائية والسيارات ووسائل النقل الخفيف وتصنيع الملابس الجاهزة والأثاث المعدني والورق والأدوية ولوازم السيارات وهى موزعة على خمس مناطق فرعية وقد تم ضم المنطقة (C٩) إلى المنطقة الحرة العامة في عام ١٩٩٦ وإضافة مساحة ١٦٠ ألف متر مربع ,علاوة على ما تقدم، يتبع إشراف المنطقة الحرة العامة ببورسعيد عدد ٩ مشروعات مناطق حرة خاصة ,

المنطقة الحرة العامة بمحافظة الإسماعيلية : وتبلغ مساحتها نحو ٨٠٠فدان ٣,٣٦) مليون متر مربع (وتم إضافة مساحة نحو ١١٠ ألف متر مربع إليها في عام ١٩٩٩ وتضم مشروعات منسوجات وملابس جاهزة وتجميع وتصنيع أجهزة كهربائية ومنظفات صناعية وبويات وتجميع وتصنيع موتورات وقطع غيار ولوازم السيارات وصناعات معدنية وجلدية وتعبئة وتغليف وغربلة حاصلات زراعية ,

المناطق الحرة العامة بمحافظة السويس : وتشمل ٣ مناطق ببور توفيق بمساحة ١٨ فدان، بالأدبية بمساحة ٧٦ فدان، وبمنطقة جبل عتاقة ومساحتها حوالى ٢١٢ فدان وتشمل مشروعات التخزين ولاسيما مشروعات تموين السفن والخدمات البحرية وتصنيع المعدات البحرية ومعدات السلامة والإنقاذ ومجال تجميع أجهزة الحاسب الإلى، وطحن وتعبئة خام الباريت، بناء اليخوت والسفن الصغيرة وتكسير السفن وبناء الوحدات العائمة وتصنيع منتجات الألومنيوم، تخزين وتقطيع السفن، درفلة وتشكيل الصاج وتصنيع الهياكل المعدنية وتصنيع وتجميع الأوناش العلوية,

المنطقة الحرة العامة ببور توفيق :وهى مخصصة بالكامل لمشروعات التخزين، وا مشروعات تموين السفن والخدمات البحرية، بالإضافة لمشروعين فى مجال تصنيع المعدات البحرية ومعدات السلامة والإنقاذ وفى مجال تجميع اجهزة الحاسب الآلي.

المنطقة الحرة العامة بالأدبية :وهى مخصصة للمشروعات الصناعية والتخزينية والخدمية، وتشمل الأنشطة الصناعية مثل طحن وتعبئة خام الباريت، بناء اليخوت والسفن الصغيرة، تكسير السفن وبناء الوحدات العائمة، تصنيع منتجات الألومنيوم، تخريد وتقطيع السفن، تصنيع وتعبئة الأعلاف والأسماك، درفلة وتشكيل الصاج، تصنيع الهياكل المعدنية، تصنيع وتجميع الأوناش العلوية.

المنطقة الحرة بمنطقة جبل عتاقة :لم يتم تسليمها بعد.

يوجد ١٤ منطقة حرة خاصة بالسويس لأغراض الصناعة والتخزين كالتالى ٦ : مشروعات صناعية برأس مال ١٤٢,٥ مليون دولار وتكاليف إستثمارية ٣٦٤ مليون دولار، ٨ مشروعات تخزينية برأس مال ٣٠,٧مليون دولار وتكاليف إستثمارية ٥٧,٩ مليون دولار وتقدر إجمالى فرص عمل بحوالى ٢٥١٠ فرصة ,وتضم الأنشطة الصناعية إنتاج الأسمدة الكيماوية ومشتقاتها وبناء وتقطيع وتخريد السفن وتعبئة الأسمنت السائب فى صوامع وتصديره، وتصنيع وتجهيز اللحوم.

المنطقة الحرة بشرق بورسعيد :(وهى منطقة تحت الإنشاء) وتقع في الجزء الجنوبي من منطقة شرق بورسعيد شمال طريق بورفؤاد / بالوظة، وتشتمل على مناطق للصناعات الثقيلة والمتوسطة والخفيفة ومراكز خدمات صناعية على مساحة لإجمالية ٨٧,٦ كم٢، وقد تم تخصيص أراضى لبعض المشروعات الصناعية بها، مثل عروق الصلب والحديد الأسفنجى وتجميع وتصنيع المعدات الثقيلة وسيارات النقل وسيارات النقل الكبيرة ومشروعات مستحضرات طبية وتجميل وسيراميك وأدوات صحية ، ويتوقع توفير ١٦٠ ألف فرصة عمل بالمنطقة.

يوجد خمس مناطق حرة خاصة بمدينة الإسماعيلية تعمل فى مجالات تكرير السكر وإنتاج الدقيق وضرب الأرز وتعبئة الشاى وتقطيع الرخام وإنتاج الملابس الجاهزة وتبلغ التكلفة الإستثمارية لهذه المشروعات نحو ٢٠٨ مليون دولار، وتوفر نحو ألفى فرصة عمل .

العوائد الاقتصادية المباشرة للمناطق الحرة بالإقليم :

فقد حدث زيادة فى عدد مشروعات المناطق الحرة من ٧٣٣ مشروعًا بتكاليف إستثمارية إجمالية بلغت ٥,١٥ مليار دولار مع نهاية ٢٠٠٣ ، إلى ٩٠٠ مشروعات بتكاليف استثمارية إجمالية بلغت ٩.١٩ مليار دولارفى نهاية ٢٠٠٦ بزيادة بلغت ١٦٧ مشروعًا تمثل زيادة في التكاليف الاستثمارية بلغت ٤ مليار دولار يتضمن عدد مشروعات المناطق الحرة أكثر من ١٧٠ مشروعًا بنظام المناطق الحرة الخاصة.

تساهم المناطق الحرة في نمو الناتج المحلي الإجمالي فى تطور حجم استثمارات مشروعات المناطق الحرة من ٧١.٧ مليار دولار خلال عام ٢٠٠٣ – ومنها صادرات سلعية بلغت ٣ مليار دولار وقد وصل حجم الاستثمارات إلى٩٣,٣مليار دولار خلال عام ٢٠٠٥ ومنها صادرات سلعية بلغت حوالى ١٧,٦ مليار دولار في حين بلغت الصادرات الخدمية من خدمات النقل البحري و تداول الحاويات والخدمات البترولية لمشروعات المناطق الحرة ٥٤,١ مليار دولار.

وفي مجال مساهمة المناطق الحرة في نمو الناتج المحلي الصناعي للاقتصاد القومي تطور حجم الصادرات الصناعية لمشروعات المناطق الحرة من ٤,٢ مليار دولار تمثل نسبة ٨٠ %من إجمالي الصادرات السلعية خلال عام ٢٠٠٣ ليتضاعف إلى ٣٨,٥ مليار دولار تمثل نسبة ٨٧ % من إجمالي الصادرات السلعية خلال عام ٢٠٠٥

كما بلغت واردات المناطق الحرة من السوق المحلي حوالى ٣ مليون دولار خلال عام٢٠٠٤ ٢٠٠٥–بنسبة بلغت ٪٤٣ بزيادة بلغت ١٦٨

مليون دولار عن عام ٢٠٠٣- ٢٠٠٤ مما يعد دعمًا للصادرات الوطنية في مجال تعظيم الصادرات المصرية إلى خارج البلاد .ولكن الإشكالية التى يتعرض لها الإقليم أن مازال يوجد مناطق حرة لم يتم إكتمال إنشاؤها حتى الأن.



المصدر :إستراتجية تنمية إقليم قناة السويس

شكل يوضح المشروعات المقترحة بالإقليم

مساهمة قناة السويس الجديدة فى التنمية على المستوى القومى

نظرا لأهمية السياحة والتجارة والنقل (قناة السويس والموانىء) بالإقليم ومدى أهميتهم ودورهم على المستوى العالمى نتج عن ذلك توطين العديد من الإستثمارت فى الأقليم هذة الإستثمارات مرتبطة بجميع القطاعات التى لها دور على المستوى القومى أو التى لها دور على المستوى الإقليمى ومن هذه الإستثمارات والمشروعات :

المشروعات الصناعية :

المنطقة الصناعية الاولي والثانية بالإسماعيلية :مساحة المناطق الصناعية حوالى ٥٣٥ فدان كاملة المرافق وتقع غرب مدينة الإسماعيلية علي الطريق السريع القاهرة – بورسعيد ، كما تبعد عن ميناء بورسعيد ٧٩كيلومتر، وميناء السويس ٨٢ كيلومتر، والقاهرة ١١٠ كيلومتر، والزقازيق ٨٠ كيلومتر، والصالحية ٤٢ كيلومتر، والقنطرق شرق ٤٥ كيلومتر، والعريش ٢٢٠ كيلومتر.

المنطقة الصناعية بالقنطرة :شرق ومساحتها ٩١٠ فدان) منها ٨٠ فدان كاملة المرافق (وتبعد عن القاهرة ١٨٠ كيلو متر وتتوسط المسافة بينها وبين قطاع غزة الذي يبعد حوالي ٢٠٠ كيلومتر جهة الشرق وتبعد عن ميناء بورسعيد ٤٥ كيلو متر .

مشروعات الإستثمار الصناعي بفايد وتتمثل فى ٧ فدان بسرابيوم كاملة المرافق تستغل في عمل ثلاجة وبعض المصانع الخاصة بالتغليف والتعليب و ٣٨ فدان بأبو سلطان كاملة المرافق للصناعات الغذائية والزراعية

المشروعات السياحية :

منطقة شرق البحيرات :تقع بالجهة الشرقية للبحيرات المرة علي إمتداد الشاطئي بمساحة ٤ كيلومتر وتبعد عن نمرة ٦ بمسافة ١١ كيلومتر وعم معدية سرابيوم بمسافة ٦ كيلومتر وتعد مستقبل السياحة في الإسماعيلية لانها منطقة بكر وتسمح بالتوسع الكبير وإنشاء قري سياحية متميزة.

منطقة فايد :توجد بها المناطق الإستثمارية الآتية :أرض الياسمين : وتطل علي البحيرات المرة ومساحتها ١٩ فدان مزودة بالمرافق والبنية الأساسية و منطقة السيفونات :وتطل علي قناة السويس ومساحتها ٨ افدنة كاملة المرافق والبنية الأساسية القنطرة غرب وبها منطقة البلاح السياحية حيث تطل علي قناة السويس وتقع علي بعد ٢٢ كيلومتر من الإسماعيلية علي طريق الإسماعيلية بورسعيد وتتميز بإرتفاعها عن سطح البحر ويمكا ان يستقاد من التضاريس الجغرافية للمنطقة وتبلغ مساحتها ٧٧٠ فدان.

القرية الأولمبية الرياضية :تقع علي طريق الإسماعيلية السويس عند منطقة جبل مريم في مواجهة قناة السويس ، مساحتها ٢٤ فدان بها ٥ مباني غرف فندقية، ١٤٠ غرفة مزدوجة، ٢١١٠ سرير، مبني للمطعم،

مطبخ، ٢ ملعب إسكواش، صالة مجمعة، ٢ ملعب كرة قدم، مركز صحي وسونا، صالة جيمانيزم، حمام سباحة كبير، منطقة خضراء ترفيهية، محطة لمعالجة الصرف وشبكة طرق داخلية وصوتيات ومرئيات – القرية كاملة التشطيب ومفروشة بالأثاث للغرف الفندقية – كاملة المرافق وذات موقع متميز.

المشروعات الإقتصادية المقترحة بالإقليم :

المنطقة الحرة بالإسماعيلية :مساحتها ٨٠٠فدان كمرحلة أولي (منها ٨٠ فدان كاملة المرافق والبنية الأساسية) وتقع غرب مدينة الإسماعيلية علي طريق القاهرة – بورسعيد، وتبعد ٨٥ كيلومتر عن ميناء السويس، و ٧٥كيلومتر عن ميناء بورسعيد، و ٨٠كيلومتر عن مطار الجميل الجوي ببورسعيد.

المنطقة الاقتصادية الحرة : تقع المنطقة الاقتصادية الحرة عند تقاطع طريق العين السخنة مع طريق السويس الزعفرانة على مسافة ١٢٠ كم من القاهرة و ٤٠كم من السويس والمنطقة مقسمة إلى جزئين يقع الجزء الأول شمال طريق القطامية على مساحة ١٤٤ كم ٢والجزء الثانى جنوب طريق القطامية على مساحة ٨٩ كم ٢ وتشكل هذه المنطقة منطقة جذب لقواعد صناعية هامة تخدم حركة التصدير والاستيراد للصناعات المستهدف اقامته بالمنطقة وتتمتع بمزايا استثمارية خاصة وتقدر الاستثمارات الخاصة به بنحو ١٥٠ مليار جنيه.

مشروع وادي التكنولوجيا : مساحته ١٦٠٩٢ فدان تقسم إلي وحدات تخصص لدول مختلفة بالإضافة لملتقي الخدمات المشتركة و يقع علي الكيلو ١٤ طريق العريش الأوسط (علي ارض سيناء) والمشروعات والصناعات المقترح إقامتها بالوادي صناعات عالي التقنية (HI-TECH) في مجالات عديدة منها الإلكترونات الصناعية ، الإلكترونات في المجالات الطبية، الإلكترونات في مجال الإتصالات .يقع وادي التكنولوجيا في متوسط بين ثلاثة من أكبر المشروعات القومية (شرق التفريعة – شمال خليج السويس – العاشر من رمضان) و

هذا سوف يؤدي إلي تكامل المزايا بين تلك المناطق يقع وادي التكنولوجيا في موقع قريب من المطارات الآتية :(مطار القاهرة – مطار العريش – مطار الجميل ببورسعيد – مطار الجلاء) وكذلك بالقرب من الموانى الآتية :(بورسعيد – السويس – دمياط) يقع وادي التكنولوجيا قريبا من مدينة الإسماعيلية والتي تعتبر مركزا قائما ومصدرا أساسيا للقوي العاملة كما تضم المدينة ايضا مركز ابحاث هيئة قناة السويس – جامعة قناة السويس – الشواطئي – الفنادق .يقع وادي التكنولوجيا قريبا من كوبري السكة الحديد وكوبري السيارات بالقردان بالإضافة لإمكانية ربط الوادي بخط سكة حديد فرعي من الخط المار بكوبري الفردان وجود مقترح لتجمع سكاني في الجهة الشمالية الشرقية سوف يتوطن بها حوالي ٦٠٠ ألف نسمة و تتمتع سيناء ببيئة هادئة ونظيفة تناسب طبيعة الصناعات الإلكترونية والتكنولوجية.

المشروعات الزراعية :

مشروع ترعة السلام:

مشروع ترعة السلام من اهم مشروعات التنمية العملاقة حيث يساهم فى اضافة نحو ٦٢٠ الف فدان للرقعة الزراعية تروى بمياه النيل بعد خلطها بمياه الصرف الزراعى بنسبة ١:١ وتمتد ترعة السلام وفروعها بطول ٢٦٢ كموتنقسم الى مرحلتين المرحلة الاولى) : غرب قناة السويس :(وتمتد الترعة بطول ٨٧ كم – من مأخذها على النيل فرع دمياط وحتى قناة السويس وتخدم زماما قدره نحو ٢٢٠ الف فدان وتخترق الترعة فى مسارها خمس محافظات هى دمياط –الدقهلية – الشرقية – الاسماعيلية – بور سعيد , وقد تم الانتهاء من أعمال البنية الاساسية لهذه المرحلة بتكلفة إجمالية بلغت ٣٠٠ مليون جنيه والمرحلة الثانية : (شرق قناة السويس ، فى سيناء) وتشمل هذه المرحلة إنشاء سحارة ترعة السلام أسد –تشمل هذه المرحلة إنشاء سحارة ترعة السلام أسفل قناة السويس لنقل مياه النيل إلى أرض سيناء ، وتم الانتهاء من تنفيذها عام ٢٠٠١، وبلغت تكلفتها الإجمالية ١٨٨ مليون جنيه ,

مشروع ترعة الشيخ جابر وفروعها:

تجري ترعة الشيخ جابر وفروعها على أرض سيناء ويبلغ طول الترعة الرئيسية ٨٦,٥ كم ، وإجمالى طول الترعةوفروعها ١٧٥ كم ، وتخدم الترعة مساحة ٤٠٠ ألف فدان بسيناءومن أهم الأعمال المنفذة منذ بدء المشروع الانتهاء من أعمال حفر وتبطين ترعة الشيخ جابر والأعمال الصناعية عليها بطول ٨٦,٥ كم ورصف وحماية جسورالترعة,

مساهمة هذه المشروعات فى فرص العمالة والإستثمار : يساهم قطاع السياحة بأكبر نسب فى الإستثمار وتوفير فرص العمالة على مستوى الإقليم

الأبعاد الإستراتيجية

لتنمية إقليم قناة السويس الجديدة

الأهمية الإستراتيجية العسكرية لموقع الإقليم وعلاقتها بتحديد مناطق التنمية العمرانية من الناحية العسكرية (دور الأمن القومى بالإقليم) البعد الأمنى من أكبر محددات إسترتيجية تنمية سيناء لأنها أوضح نطاقات التنمية التى توجد فى الإقليم ولإحتواء هذه المنطقة على العديد من محاور التنمية لتنوع الموارد والإمكانيات ولكن يجب عمل دراسة تحليلية لنقاط القوة والضعف التى توجد فى الإمكانيات والموارد لتحديد المشروعات التى يمكن إقتراحها معها ومدى ملأمتها للطبيعة العسكرية فى الإقليم.

لوضع إستراتيجية لتنمية سيناء تعتمد علي نتائج دراسة الجانب الطبيعي والبشري بجانب البعد الأمنى فيجب دراسة العلاقة بين الأمن القومي والتنمية حيث تم دراسة جغرافية سيناء العسكرية وإنعكاسها في رسم خريطتها العسكرية، دراسة محاور سيناء الإستراتيجية وشبكتها الدفاعية، محددات إستراتيجية تنمية سيناء وتحديد محاور تنمية سيناء حيث تم تقسيم سيناء إلي عدة أقاليم تخطيطية وهي المحور التنموي الشمالي، المحور التنموي الأوسط، المحور التنموي بالساحل الشرقي لخليج السويس، المحور التنموي بالساحل الغربي لخليج العقبة ,

ونظرا لأهمية البعد الأمنى ومدى تأثيره على تنفيذ إستراتجيات التنمية لسيناء يوجد الإحتياج إلى المخططات الإستراتيجية المقترحة من

هيئة القوات المسلحة لتحديد مناطق التنمية المتاحة ونتائج الدراسات البيئية والطبيعية عن الإقليم لإسقاط هذه الدراسات ومقارنتها بخرائط التنمية المحدد بها خطوط الدفاع العسكرى والمشاركة الفعالة من الجهة المسئولة عن التخطيط لمراعاة البعد الامنى وإقتراح المشروعات الملائمة للتنمية فى هذا النطاق التى يمكن تنفيذها .

الموقع الإستراتيجى :

الموقع وأهميته الإستراتيجية وعلاقته المكانية التي تحقق سهولة الإتصال بين سيناء والعالم الخارجيه بهدف تحليل سطح الأرض إلي محاولة تفسير العلاقة بين كل من أشكال التضاريس المختلفة وبين عمليات القتال على أرض سيناء وتم تقسيم ظروف سطح سيناء إلي عدة أقاليم طبوغرافية وهي إقليم السهول الشمالية : وتم دراسة خط الساحل وإقليم السهل الساحلي للبحر المتوسط وتأثير كلا منها علي العمليات العسكرية، إقليم الكتل الجبلية المنعزلة : وتم تقسيمها إلي كتلة واجه السويس وإقليم الكتل الجبلية المنعزلة شرق الممرات وتأثيرها علي العمليات العسكرية، الإقليم الهضبي : وتم تقسيمها إلي هضبتي العجمة والتية .

إقليم جبال جنوب سيناء، السهول الساحلية : وفيها تم دراسة السهل الساحلي لخليجي العقبة والسويس وتأثيرها علي العمليات العسكرية، خط الحدود السياسية : وتم تقسيم الخط الحدودي إلي قسمين شمالي وجنوبي ودراسة الخصائص الطبيعية لكل قطاع وتأثيرها العسكري، الظواهر الجوية :حيث تم دراسة العناصر المناخية من حرارة، أمطا ، رياح

وتأثيرها علي العمليات العسكرية بشبة جزيرة سيناء ,ثم دراسة لأهم خصائص التربة والموارد المائية وقدرتها فى دعم التنمية الاقتصادية بسيناء.

تأثير للعوامل العسكرية على تنمية القطاعات المختلفة بالإقليم :

يجب أن تأخذ فى الاعتبار خريطة التنمية لإقليم قناة السويس العسكرية لأنه يتضح بها الأبعاد العسكرية والمناطق المسموح فيها بالتنمية ,ومن هذه العوامل المؤثرة في تطور ونمو عدد السكان بشبه جزيرة سيناء : وهي العوامل الإدارية والاقتصادية والعسكرية – خصائص السكان : من حيث التوزيع والكثافة والتركيب النوعي والحالة التعليمية ومعدلات البطالة وقد تم دراسة تلك العناصر تبعًا للتقسيم الإداري لشبه جزيرة سيناء والمشكلة السكانية من حيث توزيع السكان وكثافتهم العلاقة بين سكان سيناء من البدو والوافدين من الوادي والدلتا.

العوامل الجغرافية والعسكرية المؤثرة في شبكة الطرق لسيناء : وخاصة تأثير العوامل العسكرية أدت إلى تقسيم شبكة الطرق إلي شبكة النقل البري بالسيارات مع دراسة الطرق الرئيسية والفرعية وطرق الربط وتأثيرها علي العمليات العسكرية بشبه جزيرة سيناء والنقل البحري :حيث تم دراسة موانيء سيناء علي سواحلها الممتدة علي البحر المتوسط وخليجي العقبة والسويس وأهمها ميناء العريش، الطور، نويبع، وقدرتها علي تحقيق سهولة الإتصال بين سيناء والمناطق المجاورة والنقل الجوي :

حيث توزيع المطارات في سيناء وأهميتها في ربط سيناء بالعالم الخارج والإمتدادات البحرية والأرضية وتأثيرها العسكري علي شبه جزيرة سيناء.

تأثير العوامل الجغرافية والعسكرية على المناطق المحيطة بشبه جزيرة سيناء سواء كانت برية أو بحرية:-فقد تم دراسة خليجي العقبة والسويس ودراسة المضايق البحرية التي تتحكم بحركة الملاحة بهما وهما مضيق تيران وصنافير عند المدخل الجنوبي لخليج العقبة ومضيق جوبال عن المدخل الجنوبي لخليج السويس والأهمية العسكرية لهما و قناة السويس حيث الخصائص الطبيعية والمائية للقناة وتأثيرها علي العمليات العسكرية مع التطبيق علي حرب أكتوبر ١٩٧٣م و البحر الأحمر ومضيق باب المندب و البحر المتوسط ومضيق جبل طارق و منطقة شرق الدلتا : وأهميتها العسكرية لإحتوائها علي طرق الاقتراب باتجاه القناة.

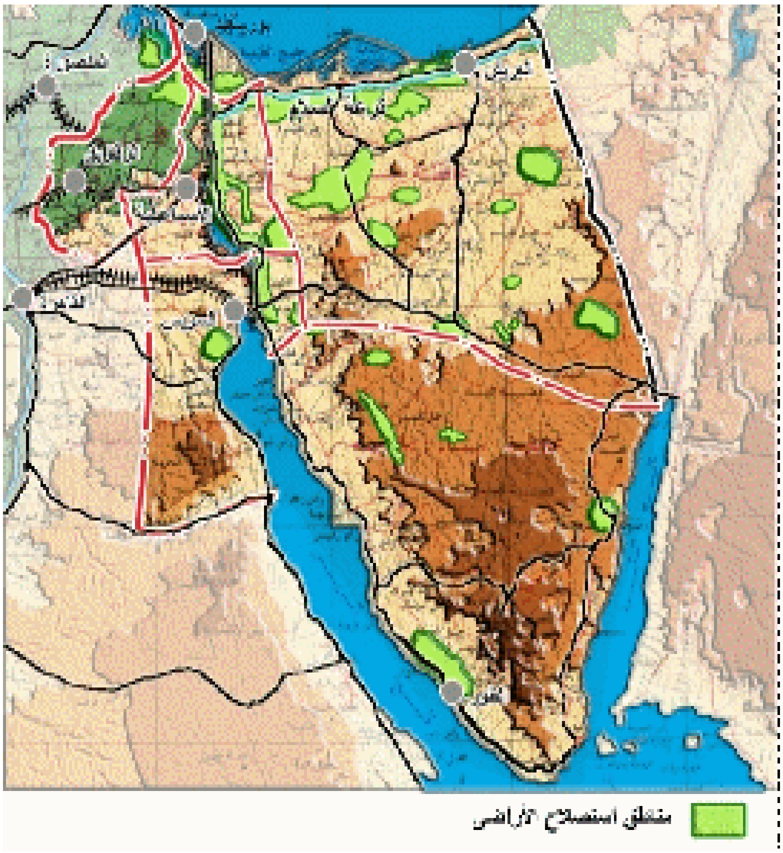
مساهمة قطاع الزراعة بإقليم قناة السويس على المستوى القومى :

يتركز قطاع الزراعة فى الإقليم فى محافظة الشرقية وتليها محافظة الإسماعيلية إلى جانب المسطحات المقترحة للإستصلاح فى الإقليم ,تتنوع المحاصيل فى الإقليم ومن أهمها القمح والذرة والأرز وبنجر السكر ,يصل المسطح المزروع فى الإقليم إلى حوالى ١٣٨٤ فدان.

مصائد الأسماك فى الإقليم :

حيث تساهم مصائد الأسماك بالأقليم ب ٪٢٥من إنتاج مصائد الأسماك فى مصر وهذا يزيد من أهمية قطاع الزراعة فى الإقليم وايضا

مناطق الإستصلاح فى الإقليم تمثل مسطحات كبيرة على المستوى القومى , أماكن تواجد المصائد السمكية فى المزارع السمكية والبحيرات) المنزلة والبردويل وملاحة بور فؤاد (وينتج الإقليم حوالى ١٩٠ ألف طن وهو ما يمثل % ٢٥ – ٢٠ من إنتاج مصر.



المصدر :إستراتيجية التنمية لإقليم قناة السويس ،٢٠٠٨

شكل يوضح مناطق الإستصلاح لإقليم قناة السويس

مناطق الإستصلاح بالإقليم :

تنتشر بالإقليم حوالي ٢٥٢,١ ألف فدان من الأراضي المستصلحة، وتتركز بشكل أساسي في محافظة شمال سيناء والتي تضم ١٨٠,٢ ألف فدان بفضل ترعة السلام .

دور شبكة الطرق الإقليمية في حركة البضائع :

يرتبط إقليم قناة السويس بباقي أقاليم جمهورية مصر العربية بشبكة طرق إقليمية قوية وتتمثل هذة الشبكة في التالي من الشمال إلي الجنوب ومنها الطريق الدولي الساحلي) الجزء بين بورسعيد ودمياط (وطريق الزقازيق – أبو حماد – التل الكبير – أبو صور – الإسماعيلية وطريق القاهرة – الإسماعيلية الصحراوي والعين السخنة – الزعفرانة .

حركة البضائع علي الطرق الإقليمية بين إقليم قناة السويس وباقي الاقاليم : مصفوفة حركة البضائع علي الطرق البرية بالطن / يوم بين إقليم قناة السويس وباقي الأقاليم عام ٢٠١٠ ونلاحظ أن معظم حركة البضائع تتم بين إقليم قناة السويس وإقليم الدلتا بنسبة ٪٤٦ كذلك بين إقليم قناة السويس وإقليم القاهرة الكبري بنسبة٤٣ %

يتضح أن معظم حركة البضائع تتم بين إقليم القاهرة الكبري وإقليم قناة السويس بنسبة ٪٤٩ من إجمالي حركة البضائع يلي ذلك إقليم الدلتا وهنا يتضح علاقة الإقليم بالأقاليم الأخرى فى حركة التجارة الداخلية على المستوى القومى .

دور الإقليم فى قضايا التنمية القومية

نتيجة التزايد السكاني المطرد وندرة الأراضي الصالحة للزراعة، تبنت جمهورية مصر العربية توجها عاما لإنشاء مدن جديدة, ومن ثم أعدت العديد من المخططات على المستوى القومي والإقليمي للتعامل مع هاتين القضيتين :

- أوصت خريطة التنمية والتعمير لجمهورية مصر العربية لعام ١٩٩٨بإعادة التوزيع السكاني في اتجاه الأقطاب الصالحة للتنمية .
- من شأن إقليم القناة أن يلعب دورا كبيرا في مواجهة التحديات التي تواجهه
- توفير فرص العمالة لمواجهة نسب البطالة الكبيرة التي يعاني منها الإقليم.
- اجتذاب السكان لتخفيف الكثافات المرتفعة بالدلتا.
- توفير الخدمات التي تنقص الإقليم والتي يخرج السكان من مدنهم بحثا عنها.
- الوضع في الحسبان تحسين اتصال الإقليم بالدلتا أمر غاية في الأهمية .
- تساهم الخدمات بنسبة ٦٢٪ من القوة العاملة بالإقليم

مساهمة إقليم قناة السويس ف التعامل مع قضايا المستوى القومى:

إقليم قناة السويس هو الإقليم الثانى الجاذب للسكان على مستوى الجمهورية حيث أنة يستأثر بما يعادل ٢١.٤٪ من جملة المهاجرين

بالجمهورية ومن أكثر الأقاليم المؤهلة للتحضر السريع على الرغم من إتصاف الإقليم بصفة الريفية ويرجع ذلك لارتفاع نسبة الريف بمحافظة الشرقية (٧٧٪) وهذا ما يخالف الواقع الفعلى فهو يحتوى على محافظتين حضريتين وهما السويس وبورسعيد ويحتوى على العديد من أراضى الإستصلاح ولذلك يتمكن الإقليم من المساهمة فى التعامل القضايا القومية ومنها قضية الزيادة السكانية و وايضا قضية محدودية الأراضى الصالحة للزراعة وغيرها وهناك مؤشرات تواجد لهذة القضايا ومدى تفاقمها ولكن الإقليم يوجة قضايا أيضا لها تأثير على المستوى القومى وهى قضية الأمن القومى لأن الإقليم يحتوى على مناطق غير صالحة للتنمية من الناحية العسكرية.

دراسة الإطار الإقليمى لإقليم قناة السويس

يتكون الإقليم من مجموعة محافظات متباينة الخصائص الاجتماعية (الحياة القبلية والريفية والحضرية) والاقتصادية والعمرانية والبيئية , وأيضا يتكون من مجموعة من المناطق السياحية والمدن السياحية والتى تتجه للأدوار العالمية مثل مدينة شرم الشيخ ومدينة دهب ومدن القناة (السويس، بورسعيد الإسماعيلية) التى تتميز بدورها فى حركة التجارة العالمية وتواجد الموانىء والثروات التعدنية والشبكات المتنوعة ,ويضم الإقليم العديد من الميزات التنافسية فى المشروعات القومية والأدوار العالمية وهذا يزيد من أهمية الإقليم .ونتيجة للتباين فى خصائص الإقليم تم تقسيم الإقليم تبعاً للخصائص العامة إلى وحدات وظيفية متجانسة إقتصاديا

وإجتماعيا وداخل الوحدة الواحدة تم تقسيمها إلى وحدات أخرى نتيجة للتباين الواضح فى الخصائص وغير مرتبط بالتقسيم الإدارى للإقليم .

مكونات الإقليم (محافظات الإقليم) :

محافظة بورسعيد :تعتبر بوابة قناة السويس على ساحل البحر المتوسط، وتحيط بها من الشرق محافظة شمال سيناء ومن الجنوب محافظة الإسماعيلية ومن الغرب محافظة دمياط، وهى بذلك الموقع ملتقى للعديد من طرق التجارة ومركز إتصال بين الشرق والغرب، حيث أنها تقع عند رأس قناة السويس على مدخلها من ناحية البحر المتوسط، كما أنها ترتبط بمحافظات الدلتا من خلال الطرق المؤدية إلى دمياط والدقهلية، بالإضافة إلى كونها ترتبط بالطريق الساحلى الدولى السريع من خلال طريق بورسعيد الإسماعيلية وكوبري السلام الدولي العابر لمجرى قناة السويس , وتبلغ مساحته المحافظة ١٣٥١,١٤ كم .٢وتعتبر محافظة بورسعيد إحدى محافظات القناة وهي محافظة حضرية لايوجد لها نطاق ريفى ويوجد بها المنطقة الحرة العامة بميناء شرق بورسعيد، الذى يقع بمنطقة شرق التفريعة الشرقية لقناة السويس على ساحل البحر المتوسط شرق مدينة بور فؤاد ويعتبر من أحدث الموانى المحورية بالشرق الأوسط.

محافظة الإسماعيلية :تقع المحافظة على جانبى قناة السويس عند بحيرة التمساح والبحيرات المرة، يحدها من الشرق سيناء، وغربا الحدود الشرقية للدلتا على امتداد فرع دمياط، وجنوبا الطريق الواصل بين السويس والقاهرة، كما تحدها شمالا بورسعيد وبحيرة المنزلة ,وهى تتميز

بموقع استراتيجى حيث تتوسط مينائى السويس وبورسعيد على قناة السويس وهى تتصل بما حولها عبر شبكة الطرق البرية التى تربطها بأنحاء البلاد، وأهمها الطريق الساحلى الدولى ,وتتميز المحافظة بتوافر مجالات متعددة لفرص العمل والإستثمار، حيث يظهر الاستثمار الصناعى فى وجود المنطقة الصناعية الأولى والثانية، واللتان تبلغ مساحتهما ٥٣٥ فدان، بالإضافة إلى المنطقة الصناعية بالقنطرة شرق وتبلغ مساحتها ٩١٠فدان، ووادى التكنولوجيا وتبلغ مساحته ١٦ فدان.

كما تتميز الإسماعيلية بالاستثمارات الزراعية والسياحية نتيجة لموقعها المتميز على البحيرات وامتدادها على محور القناة ,بالإضافة إلى المنطقة الحرة العامة والتى تقع على طريق مصر بورسعيد الصحراوى على مساحة ٧٧٥ فدان، كما يتميز موقعها بالقرب من الموانىء بورسعيد، السويس عن ميناء القاهرة الجوى، وميناء دمياط ,كما أنها تقع بالقرب من المنطقة الصناعية الأولى والثانية بالإسماعيلية، وكذا بالقرب من وادى التكنولوجيا كما تبعد ٦٠ كم عن مدينة العاشر من رمضان ,والمنطقة مزودة بكافة مرافق البنية الأساسية من طرق وشبكات مياه وصرف صحى وكهرباء وتليفونات، وتتعدد مجالات الأنشطة وفرص الاستثمار بالمنطقة والتى تظهر فى تصنيع الملابس الجاهزة، وتصنيع الجلود، وتصنيع الحاسبات والأجهزة الإلكترونية، وتصنيع الكيماويات والأسمدة، والخدمات البترولية، وتخزين البضائع وإعادة تصديرها لخارج البلاد .

محافظة السويس :تقع محافظة السويس عند رأس خليج السويس، ويحدها من الشمال محافظة الإسماعيلية ومن الشرق محافظتا شمال

وجنوب سيناء، ومن الجنوب محافظة جنوب سيناء، وخليج السويس ومحافظة البحر الأحمر، ومن الغرب محافظتا حلوان، والشرقية وبهذا نجد أن لمحافظة السويس موقعاً جغرافياً مميزاً حيث تقع عند مخرج قناة السويس الذى يعد من أهم الطرق الملاحية العالمية؛ حيث ازدادت أهمية المحافظة بعد حفر القناة وزادت أهميتها خاصة بعد إنشاء الموانى البحرية مثل ميناء السويس والعين السخنة والأدبية ، مما ساعد على بقاء المدينة وتنوع أنشطتها وتبلغ مساحة المحافظة الإجمالية ٩٠٠,٢٢٢ كم ,٢ونظراً لكبر حجم المحافظة فإنها تضم منطقة الأدبية ومدينة العين السخنة حيث النشاط السياحى والتجارى، أما مدينة الزعفرانة والتى تشتهر بإستخراج البترول، وبهذا نجد تعدد الأنشطة الاقتصادية للسكان بالمحافظة ومن ثم تعدد الوظائف للمدينة ما بين سكنى، وتجارى، وصناعى، وسياحى .

تتخذ محافظة السويس موقعاً جغرافياً متميزاً لذا نجد أنها ترتبط بجيرانها من المحافظات الأخرى بعلاقات مكانية قوية تتسم بالكثافة حيث ترتبط بمدن الوادى والدلتا عن طريق مجموعة من الطرق وهى من الشمال طريق القاهرة – السويس، والقاهرة – العين السخنة عبر وادى حجول، وحلوان – السخنة، والكريمات – الزعفرانة، أيضاً ترتبط بمحافظة البحر الأحمر من خلال الطريق الساحلى السويس – الغردقة، كما أنها ترتبط بمحافظة الإسماعيلية من خلال طريق السويس – الإسماعيلية الموازى لقناة السويس، وجاء نفق الشهيد أحمد حمدى باعتباره أداة الوصل بين شطرى المحافظة الشرقى والغربى، وأيضاً محافظة جنوب سيناء الذى ترتبط بهما من خلال الطريق الساحلى للقناة وخليج السويس فى الجانب

الشرقى ,وتعد محافظة السويس من المناطق الجاذبة للاستثمارات خاصة الإستثمارات المرتبطة بإستخراج وتكرير البترول ذلك النشاط الذى تشتهر به المحافظة حيث يرصع ساحل خليج السويس بمعامل التكرير والموانىء المصدره لخام البترول فضلاً عن الإستثمارات الصناعية جنوب المحافظة والتى تتركز بشكل أساسى فى حى عتاقة.

محافظة الشرقية :تأخذ محافظة الشرقية موقعا فريدا بين محافظات شرق الدلتا إلتقاء لأهم طرق المواصلات لمحافظات الإسماعيلية وبورسعيد والقاهرة والغربية والدقهلية والقليوبية، وتعتبر محافظة الشرقية ثالث محافظة فى تعداد السكان على مستوى الجمهورية بعد محافظتى القاهرة والجيزة حيث يبلغ سكانها ٥٣٤٠٠٥٨ نسمة طبقا للتعداد الفعلى لعام ٢٠٠٦وتمثل ٪٢٣ حضر و ٪٧٧ريف تبلغ مساحة محافظة الشرقية ٤٩١١كم ٢مايعادل ١١٦٩٢٨٥ فدان وهى ثانى محافظة على مستوى الجمهورية من حيث المساحة الزراعية بعد محافظة البحيرة والزمام المنزرع ٨٢٤٠٩٨ فدان وإحتلال الزراعه أكثر المساحات فيها .

وتحتوي محافظة الشرقية على مدينة العاشر من رمضان وهي مدينة صناعية جديدة تحوي عدد من المصانع ,وبها مركز ومدينة أبوكبير وتعد الآن من أكبر وأضخم المناطق الصناعية حيث إشتهرت بصناعات الخشب وذاع صيتها في مجال صناعة الملابس الجاهزة والتي إنتشرت فيها في الآونة الأخيرة وتضم العديد من مصانع الملابس الجاهزة ومشاغل التطريز بالإضافة إلى كونها بلد تجارية كبيرة كما يوجد بالمحافظة مدينة

الصالحية الجديدة حيث منطقة الصالحية الصناعية والتي يوجد بها العديد من الشركات والمزارع الضخمة وأيضا مدينة العبور ومدينة بدر الصناعية.

تحتل محافظة الشرقية موقعا فريداً فى الاستثمار حيث تتمتع بالعديد من المناطق الصناعية بدائرة المحافظة، ويوجد على أرض الشرقية ٥ مناطق صناعية هى: منطقة الـــ ٧٢ فدان طريق بلبيس / العاشر، ومنطقة التوسعات الـــ ٨٠ فدان طريق بلبيس / العاشر، ومنطقة بساتين الإسماعيلية بمركزى مشتول السوق وبلبيس تحت التأسيس، ومدينة العاشر من رمضان، ومدينة الصالحية الجديدة.

محافظة شمال سيناء :تقع محافظة شمال سيناء فى الشمال الشرقى وتتمتع محافظة شمال سيناء بموقع جغرافي فريد يصل بين المشرق العربي حيث الأسواق والمغرب العربي والموقع المتميز على البحر المتوسط وإمكانيات الاتصال البرى والبحري والجوى بالدول المجاورة عبر الطرق المرصوفة والكباري وميناء العريش البحري ومطاري العريش وطابا والموانيء البرية فى رفح والعوجة ,كما تتمتع المحافظة ببنية أساسية داعمة للاستثمار وحوافز وضمانات متميزة عن باقي محافظات الوادي , وإنتاج فاخر من الأسماك (الدنيس – القاروص – العائلة البورية) بمتوسط سنوى يصل إلى حوالى٤ آلاف طن من بحيرة البردويل كما تتمتع المحافظة بإنتاج زراعي متميز من الخضرة والفاكهة وتحظى المحافظة بمزايا تنافسية تصديرية عالية إلى جانب ثروات طبيعية من الخامات المعدنية فضلا عن المميزات الفريدة لكل خامة باحتياطات اقتصادية.

محافظة جنوب سيناء :تقع جنوب سيناء فى النصف الجنوبى لشبه جزيرة سيناء بين خليجي السويس والعقبة لتأخذ شكل مثلث قاعدته فى الشمال وتمتد من طابا شرقاً على خليج العقبة حتى شمال رأس سدر غرباً على خليج السويس – ويمتد ضلعا المثلث على امتداد خليجى السويس والعقبة حتى يلتقيان فى رأس محمد والتى تمثل رأس المثلث ,وتبلغ مساحة محافظة جنوب سيناء حوالى ٣٠ ألف كيلومتر مربع وهى تمثل حوالى ٣٪ من إجمإلى مساحة مصر.

وتعتبر محافظة جنوب سيناء أحد مصادر الموارد الرئيسية للثروة التعدينية فى مصر حيث يتوافر بها خامات الجبس، خامات مواد البناء مثل الحجر الجيرى والدولميت والرمل والطفلة الصحراوي والزلط والبنتونيت، والألبيتيت والذى يستخدم فى صناعة السيراميك، كبريتات الصوديوم، الطفلة الكربونية، كلوريد الصوديوم، الكاولين، أحجار الزينة، رمال الزجاج كما تساهم المحافظة فى النشاط الصناعى فى مجال التعدين والبترول وتقطيع وصقل الرخام والجرانيت وصناعات صغرى أهمها الكليم .وتتسم محافظة جنوب سيناء بمقومات طبيعية متميزة توفر ركائز أساسية لتدعيم البنيان الاقتصادى وتنويع هيكله الإنتاجي والخدمى فالمحافظة تتمتع بمقومات سياحية متنوعة حيث تنتشر بها المعالم ذات القيمة التاريخية والدينية والمقومات البيئية التي تجعلها تصلح للأنماط السياحية المختلفة , كالسياحة الشاطئية على سواحل خليجى العقبة والسويس وسياحة الرياضات المائية والغوص بخليج العقبة والسياحة الدينية بسانت كاترين

والمحميات الطبيعية مثل محمية رأس محمد ,علاوة على مقاومات السياحة العلاجية والعلمية وسياحة السفارى والجبال .

ومن ناحية أخرى تتوفر العديد من الثروات التعدينية التى تشكل أساسا لمجموعة عريضة من الصناعات أبرزها مناطق المنجنيز والجرانيت والكاولين والالباتيت وحقول البترول والغاز الطبيعى ,بالإضافة إلى مشروعات تنمية الموارد المحلية) الآبار الجوفية ومياه الأمطار والسيول (والتي من شأنها توسيع الرقعة الزراعية وتوفير مراكز إستيطان سكانى فى مواقع شتى ,هذا ويدعم إمكانية إستغلال المقومات الاقتصادية للمحافظة وتوفر شبكة النقل والإتصالات والكهرباء إلى غير ذلك من المرافق العامة والبنية الأساسية فضلا عما يجرى تنفيذه من مشروعات عملاقة تدعم اقتصاديات المحافظة وتحقق الرابط الدولي والإقليمى المنشود ,أبرزها الطريق الساحلى الدولى ومشروعات تنمية الموانىء الجوية والبحرية والمنافذ البرية.

وتعتبر المحافظة من المحافظات الجاذبة للسكان حيث ينزح إليها أعداد كبيرة من المحافظات الأخرى وهذا يعنى سهولة جذب عمالة إضافية إليها بالأعداد والمستويات والتخصصات التي تتطلبها عملية التنمية الاقتصادية والعمرانية ,ولا شك أن محافظة جنوب سيناء تزخر بإمكانياتها السياحية وهى بحق من أكبر الروافد السياحية بالمنطقة إذ يتوفر لها كافة المقومات السياحية العالمية حيث تمتد شواطئها لمسافة تربو على الـــ ٦٠٠كم حيث المياه الساحرة وموانيها العديدة مثل ميناء طور سيناء – وميناء شرم الشيخ – وميناء نويبع – ميناء أبو زنيمة – ميناء رأس سدر

وكذلك يتوافر بها خمس مطارات) طور سيناء – شرم الشيخ – أبورديس –سانت كاترين – طابا ,(كما تزخر محافظة جنوب سيناء بأماكن الجذب السياحى مثل حمام فرعون الذى يعتبر من أماكن السياحة العلاجية وحمام موسى وعيون موسى وأماكن السياحة الدينية مثل دير سانت كاترين.

البيئات الإجتماعية بالإقليم

البيئة الصحراوية : متمثلة بصورة واضحة في محافظتى شمال وجنوب سيناء حيث يسود الطابع البدوى القبلى للسكان المحليين، وتضم هذه المنطقة ٦,٣٪ من جملة سكان إقليم قناة السويس، بالرغم من مساحته الهائلة وموارده الطبيعية المتنوعة إذ تصل مساحته إلى ٧٤,٨٪ من جملة مساحة إقليم قناة السويس.

البيئة البحرية :وتتمثل في منطقة قناة السويس بمحافظاتها الثلاث، بورسعيد – السويس) وهما محافظتان حضريتان (ومحافظة الاسماعيلية , يغلب على هذه البيئة الجغرافية خصائص سكان الحضر بصورة عامة، إذ تبلغ نسبتهم ٧٤,٤٪ من جملة سكان محافظات منطقة القناة ,تضم هذه المنطقة ٢٥,٨٪ من جملة سكان إقليم قناة السويس، تستأثر بمساحة ١٩,١٪من جملة مساحة الإقليم.

البيئة الزراعية الريفية :وهى متمثلة في سكان محافظة الشرقية حيث تبلغ نسبة سكان الريف بها ٧٧,١٪ من جملة سكان المحافظة وتضم هذه البيئة الجغرافية ٦٧,٩٪ من جملة سكان إقليم قناة السويس في حين لا تشغل سوى ٦,١٪ فقط من مساحته ,وبطبيعة الحال تفرز هذه البيئات

الجغرافية المتنوعة سكانا، يختلفون في خصائصهم من منطقة إلى أخرى داخل الإقليم الأكبر (إقليم قناة السويس)

التوصيف الاقتصادى للإقليم

يعتبر إقليم قناة السويس إقليم موارد.اقتصادية حيث توافر به

- أرض زراعية وسواحل بحرية
- موانئ عالمية ,قناة السويس ,
- كنز موارد طبيعية معدنية وتعدينية,
- ويتركز في الإقليم باستثناء الشرقية الأنشطة البحرية المختلفة والتجارة العالمية
- محافظة الشرقيه تمثل مركز الزراعة الكبير تليها الإسماعيلية
- محافظة السويس تمثل مركز الصناعات البتروكيماوية والصناعات الثقيلة
- محافظة جنوب سيناء تمثل مركز سياحي عالمي ومحافظتي سيناء تمثلان مستقبل التنمية في مصر –أرض وموارد بدون سكان
- يمتلك الإقليم بـــنية هيكل اقتصادي يمتاز بدرجة جيدة من التنوع
- يرتبط الإقليم بالاقتصاد العالمي بدرجة كبيرة تمنحه درجه عالية من الديناميكية

التوصيف العمرانى للإقليم

تمثل الملامح العمرانية محورًا هاما في دراسات الإقليم حيث إنها تربط بين الملامح الجغرافية والإدارية (البعد المكانى) والملامح السكانية، وتشتمل الملامح العمرانية على توزيع استخدامات الأراضي بمحافظات إقليم قناة السويس، الكثافات السكانية العمرانية، والفئات الحجمية بمدن إقليم قناة السويس يمكن التمييز بين أربعة أنماط عمرانية بإقليم قناة السويس من حيث الشكل.

النمط الأول :ويرتبط بالبدو الرحل وطبيعة أنشطتهم الاقتصادية السائدة والمتمثلة فى حرفة الرعى، وتعد الخيام هى الشكل السائد عمرانياً لهذه الفئة ,وينتشر هذا النمط تحديداً فى المناطق الرعوية فى المنابع العليا للأودية الجافة وبطون الأودية مثل وادى العريش، ومجموعة الأودية المنحرفة من المرتفعات فى جنوب سيناء مثل وادى سدر ووادى الحاج وغيرها من الأودية.

النمط الثانى : وهو مرتبط بالبدو المستقرون الذين يمارسون حرفة الزراعة، ويتسم هذا النمط العمرانى بالتخطيط النسبى وتباعد المبانى وتبعثر التجمعات العمرانية، ويتمثل هذا النمط فى مجموعة القرى المنتشرة فى شمال وجنوب سيناء، فضلاً عن المناطق الأخرى فى أطراف محافظة الشرقية والسويس) حى الجناين (والإسماعيلية ,وتتكون المبانى من دور أو دورين على الأكثر.

النمط الثالث : وهو النمط الريفى والذى يتسم بعشوائية التخطيط وكثافة المبانى وضيق الشوارع، وينتشر هذا النمط فى محافظتى الشرقية

والإسماعيلية، حيث تبلغ نسبة الريف ٧٦,٧ بمحافظة الشرقية و ٥٤,٦ بمحافظة الإسماعيلية، وتخلو محافظتى السويس وبورسعيد من هذا النمط .

النمط الرابع : ويطلق عليه النمط الحديث ويتسم هذا النمط بإنتشاره فى المحافظات الست للإقليم، ويتسم هذا النمط بالتخطيط الحديث فى أغلب الأحيان وإرتفاع المبانى لأكثر من دورين، ويرتبط النمط الحديث بالمدن مثل مدينة العريش فى شمال سيناء ومدينة السويس فى جنوب سيناء والزقازيق بالشرقية ومدينة السويس وبورسعيد والإسماعيلية.

تقسيم إقليم قناة السويس إلى وحدات ومناطق تنموية

تم تقسيم الإقليم إلى مجموعة من الوحدات تبعاً لإطر الدراسة السابقة ومكونات الإقليم والخصائص التى تم عرضها سابقاً

خصائص المنطقة : A

شمال سيناء ووسط سيناء وهى :مليئة بالموارد التعدينية غير المستغلة والزراعات التنافسية.

خصائص المنطقة : C

وتتضمن محافظة الشرقية كمحافظة ريفية مختلفة عن المناطق الأخرى بالإقليم وتعتمد بالدرجة الأولى على قطاع الزراعة وتعتبر مصدر العمالة الأساسية للإقليم.

خصائص المنطقة (B) :

منطقة محور قناة السويس (بورسعيد – الإسماعيلية – السويس) هى تتكون من الموانىء والمناطق الحرة والممر الملاحى لقناة السويس , هذه المنطقة لها نشاط مختلف عن الوحدات الأخرى بالإقليم حيث تعتبر محور أو قاطرة التنمية للإقليم لما تحققه من إرتباطات على المستوى العالمى ,(منطقة لها منفذية عالمية ودور عالمى بحركة التجارة العالمية).

خصائص المنطقة : E

هى تضم منطقة خليج السويس حيث نشاط التعدين والبترول .

إستراتيجية تنمية إقليم قناة السويس الجديدة

تم مراجعة الدراسات التنموية السابقة للإقليم وتحديد التوجهات من هذة الدراسات ونسبة تنفيذ المشروعات المقترحة والطرق المقترحة للتعامل مع القضايا التى يعانى منها الإقليم وتحديد سلبيات وإيجابيات هذة الدراسات فى تناولها لفكر تنمية الإقليم.

التوجه العام للدولة

المساهمة في إعادة رسم الخريطة السكانية لمصر، ومعالجة التكدس السكاني في الدلتا والوادي القديم بفتح أفاق جديدة للتنمية تسمح باجتذاب وتوطين ما يصل إلى خمسة ملايين نسمة) منهم حوالي ٣,٣ مليون نسمة بسيناء ,لأن الإقليم يعانى من عدم الإتزان المكانى عدد سكان الإقليم أقل بكثير من مسطح الإقليم حيث أن نسبة مسطح الإقليم ٨٪ من مساحة الجمهورية ونسبة السكان حوالى ١٠,٣٪ من سكان الجمهورية .

السياسات المقترحة

ركز المخطط المقترح من الإستراتيجية على محاور التنمية العرضية بالإقليم ولم يؤكد على قناة السويس كمحور طبيعى للتنمية وعدم تحديد مجالات التجمعات العمرانية) أقاليم المدن (للمدن الرئيسية الثلاثة بورسعيد والإسماعيلية والسويس وكان أهم الأسس التى بنى عليها المخطط هى.



شكل يوضح المشروعات المقترحة على محور قناة السويس

- إستصلاح الأراضى فى منطقة سهل الطينى غرب القناة وجنوب بحيرة المنزلة.
- التنمية السياحية فى بورسعيد.
- تنمية الثروة السمكية والصيد ببحيرة المنزلة .

- إقتراح محور للحركة والتنمية الرئيسية الممتد من الساحل البحرى فى القنطرة ويعبر قناة السويس إلى العريش.

المشروعات المقترحة

وصلت نسبة تنفيذ المشروعات المقترحة لإستغلال الموارد المتاحة بالإقليم إلى حوالى ١٠٪ سواء المناطق الحرة أو المناطق الصناعية أو ترعة السلام التى لم يتم الإستفادة منها فى مناطق الإستصلاح المقترح تنفيذها طبقا للمخطط .لم تساهم هذه المشروعات فى جذب السكان للإقليم وخاصة فى شمال سيناء وجنوب سيناء نظرا لأن مناطق التنمية المقترحة لايتواجد بها عناصر جذب السكان من خدمات وبنية أساسية .نوعية المشروعات المقترحة داخل الإقليم لايوجد مد لشبكات البنية الأساسية فى سيناء ومناطق التنمية المقترحة على الرغم من تواجد بنية أساسية جيدة فى مدن القناة) بورسعيد والسويس .(توجيه المشروعات بالنسبة الأغلب لقطاع السياحة فى الإقليم وتوفير فرص العمل فى قطاع السياحة على الرغم من توافر الموارد التعدنية التى تدخل فى الصناعة ولكن الصناعة لاتساهم فى التنمية بالقدر الكافى للمستهدف.

إقليم قناة السويس فى إطار الرؤية الإستراتيجية المقترحة للتنمية الشاملة لمصر ٢٠٥٠ لسنة ٢٠١٤

التوجه العام للدولة فى الإستراتيجية :

- أن يكون الإقليم مهيىء للدور العالمى الذى يقوم به .

- تنمية الإقليم وجذب الإستثمارات له ,
- تنمية محور قناة السويس وعدم التعامل معها كمعبر مائى فقط وإقتراح مشروعات حول المحور لتنميته ,

إيجابيات الإستراتيجية :

- أخذت فى اعتبارها الأهمية العالمية للإقليم واقترحت العديد من الأدوار العمرانية للمدن بالإقليم لتهيئتة لكى تعمل على تنمية الإقليم .
- اقترحت مشروعات لاستغلال مقومات الإقليم والموارد المتاحة به.
- الاستفادة من الطاقة الجديدة والمتجددة فى الإقليم لتوليد الكهرباء (طاقة الرياح)
- أن يكون الإقليم منفذية عالمية لمصر ويلعب دور على مستوى العالم .

تحليل نقاط القوة والفرص

SWOT Analysis

عناصر ونقاط القوة على مستوى الإقليم

- مساهمة الإقليم فى الناتج القومى وخاصة قناة السويس .
- كميات الإنتاج من الأسماك و حركة البضائع لها مساهمة فى الإنتاج على المستوى القومى .
- تدعيم حركة التجارة العالمية على المستوى القومى وحركة التجارة داخل الإقليم .
- يتميز الإقليم باتصالية قوية داخلية وخارجية وعالمية لتواجد المطارات والموانئ شبكة الطرق الإقليمية والقومية.
- توافر الموارد والإمكانيات بالإقليم .

عناصر ونقاط الضعف على مستوى الإقليم

- عدم استغلال الموارد والإمكانيات المتاحة بالإقليم وإقامة مشروعات لاستغلال هذه الموارد سواء موارد تعدينية، أراضى زراعية.
- عدم الاستفادة من الإمكانيات السياحية بالإقليم فى تعظيم العوائد وجذب الاستثمارات .

- نوعيات المشروعات المقترحة غير متوافقة مع إمكانيات العمالة بالإقليم .
- البعد الأمنى والإستراتيجى مما يأكد على صعوبة تنمية جميع المناطق بالإقليم نظراً للخطوط الإستراتيجية .
- العمران المحلى للإقليم غير مهيأ من البنية الأساسية والخدمات لتحقيق التنمية المطلوبة بالإقليم .
- ضعف الإتصالية داخل الإقليم وخاصة بين سيناء (جنوب، شمال) وباقى أجزاء الإقليم .
- خصائص وطبيعية السكان بالإقليم غير متجانسة إجتماعياً .
- ضعف شبكة السكك الحديدية بالإقليم .

فرص التنمية

تتمثل فرص التنمية على دور الإقليم على المستوى العالمى :

- تواجد قناة السويس بالإقليم كمعبر مائى ومنفذية على العالم .
- المناطق السياحية التى لها دور على مستوى العالم وتوجد على الخريطة السياحية العالمية .
- الطاقات الجديدة والمتجددة بالإقليم ومساهمتها المستقبلية على مستوى العالم والدول العربية .

- المشروعات القومية المقترحة بالإقليم ومساهمتها فى توفير فرص العمل على المستوى القومى والاستثمارات القومية .
- مساهمة الإقليم فى حركة التجارة العالمية وتدعيم دور مصر فى حركة التجارة العالمية .

انطلاق مشروع محور قناة السويس وتوقعاته المستقبلية

المشروع جزء من خطة أوسع لعملية التنمية التي تنطوي على بناء أربعة موانئ جديدة، والنقل متعدد الوسائط والخدمات اللوجستية، وسلسلة من المناطق الصناعية.

في خطابه بتاريخ ٥ آب/ أغسطس، أعلن الرئيس المصري عبد الفتاح السيسي عن إطلاق مشروع بناء قناة السويس الجديدة، التي تكتمل في غضون عام من بدء تاريخ الحفر، بهدف التوسع في قناة السويس الحالية، والسماح لحركة السفن بالمرور في اتجاهين في وقت واحد، والمشروع جزء من خطة أوسع لعملية التنمية التي تنطوي على بناء أربعة موانئ جديدة، والنقل متعدد الوسائط والخدمات اللوجستية، وسلسلة من المناطق الصناعية.

بموجب خطة التنمية، بحلول عام ٢٠٢٣ من المتوقع أن تستوعب قناة السويس مرور نحو ٩٧ سفينة في اليوم الواحد، وتقليل الوقت الذي يستغرقه السفر عبر قناة واحدة من ١١ ساعة إلى ثلاث ساعات، مما يزيد من تدفق الإيرادات المالية على الدخل القومي للبلاد، وتشير تقديرات الخبراء إلى أن المشروع بحلول عام ٢٠٢٣ (توقيت انتهاءه تماما) سيدر دخلا على الدولة بحوالي ١٠٠ مليار دولار سنويا، (حاليا يقدر الدخل بنحو ٥ مليارات دولار سنويا) وترتكز خطة تمويل المشروع وآلية التمويل على إصدار الحكومة سندات وشهادات استثمار بلغ مجموعها ٨.٤ مليار دولار،

التكلفة المقدرة لمشروع القناة بعائد ١٢ %، وتم إصدار السندات من فئة صغيرة جدا لدرجة أن المواطنين البسطاء لديهم القدرة على شرائها، وبالتالي المساهمة في المشروع بشكل مباشر.

وفي وقت مبكر من عام ٢٠١٥، ستشرع الحكومة المصرية في تقديم عروض استثمارية لشركات أجنبية للمشاركة في المناطق الصناعية، ومن المتوقع أن تحوز المملكة العربية السعودية ودول مجلس التعاون الخليجي الأخرى على نصيب كبير من المشاركة الاستثمارية، ومن المتوقع أيضا دخول مستثمرين آسيويين بما في ذلك اليابان والصين وكوريا الجنوبية.

وفي هذا الإطار فإن مشروع حفر قناة موازية جديدة لقناة السويس، يمكن وصفه بأنه "تطوير وتنشيط لحركة النقل البحري الدولي من خلال المنطقة، لكن توجد تساؤلات حول قدرة الحكومة المصرية لإتمام هذه المهمة في عام واحد فقط، خاصة وأن الدولة تعاني من أزمات مالية منذ ثلاث سنوات، وأثرت سلبا على جميع مؤسسات الدولة والقطاعات الاقتصادية، ويوضح أن المشروع يشمل حفر ٣٥ كيلومترا (٢١.٧ ميلا) من الحفر الجاف، و٣٧ كيلومترا (٢٣ ميلا) توسعات وحفر عميق، ولكن توجد تحديات تقف أمام هذا المشروع الضخم، وقد ظهرت بالفعل بعض بوادرها، وهي مشاكل أثناء الحفر، حيث تم العثور على مياه في مواقع الحفر، والبعض هلل لذلك وابتهج، لكن من الناحية العملية هذه المياه تشكل أزمة للحكومة والشركات العاملة في المشروع، نظرا لأنها تتطلب مساهمة مالية أكبر بسبب استبدال أعمال الحفر على الجاف بأعمال التكريك، وقد

يؤدي ذلك إلى تجاوز الحفر للمدة التي حددها السيسي سنة واحدة، لاستكمال الحفر ومرور أول سفينة عبر القناة الجديدة"، ويشير إلى أن تكلفة الحفر تحت الماء تتجاوز عشرة أضعاف تكلفة الحفر في الأرض الجافة، وعن سبب ظهور المياه يؤكد أن الموقع المختار للحفر كان على بعد حوالي ٤٠٠ متر من قناة السويس القديمة، وكان من الأفضل اختيار موقع على بعد ٥ كيلومترات بعيدا عن القناة القديمة، للابتعاد عن أي تسريب مائي جراء أعمال الحفر.

ومن الناحية الاقتصادية فإن الجيش المصري التزم بالموعد المحدد للانتهاء من حفر المشروع خلال عام، وهذا الالتزام يتجسد على أرض الواقع من خلال توريد ما يقرب من ٥ آلاف من المعدات والمركبات الثقيلة المعدة للحفر والشاحنات، وتم توقيع اتفاقيات مع حوالي ٥٠ شركة مصرية للوصول إلى نسبة حفر مليون كيلومتر مربع يوميا، وتابع: "لكن ظهور المياه الجوفية سوف يصعب من أعمال الحفر، وستزيد تكلفة المشروع نحو ٢٠ % من النسبة المالية التي حددتها الحكومة التي تقدر بأكثر من ٨ مليارات دولار، ويوضح أن الحكومة تعدد الفوائد الاقتصادية للمشروع، ولكن التوقعات العالية من عائدات سريعة قد لا تكون قابلة للتحقيق في المستقبل القريب، خاصة وأن المياه الجوفية ستزيد من الضغط المالي على الشركات العاملة، وعلى قدرة الاقتصاد في تحمل هذه المخاطر الاقتصادية"، واصفا التدفق المالي الذي تتوقعه الحكومة عقب افتتاح الممر الملاحي الجديد بـأنه غير دقيق، نظراً لأن الأمر مرتبط بعدد السفن التي تمر عبر قناة السويس، ففي الأوقات الطبيعية تزيد حركة التجارة العالمية بنسبة ٢

إلى ٣ % على الأكثر، بينما في فترات الركود تقل هذه النسبة كثيرا، وهو الأمر الذي يثير المخاوف بشأن تحقيق الأرقام والعائدات المطلوبة، لكن هذا لا يمنع أن المشروع سيدر دخلاَ إضافيا للدولة.

وهناك اختلاف من الخبراء فى الرأى فى ظهور المياه الجوفية أمر متوقع لقربها من الممر المائي القائم حاليا، وقلل من أهمية وجود تحديات صعبة تواجه أعمال الحفر، نظرا لأن الهيئة الهندسية بالقوات المسلحة قامت بدراسة جدوى للمشروع، وللمنطقة التي يتم تنفيذ أعمال الحفر بها حاليا، خاصة وأن "المشروع لا يتحمل التجربة أو وجود أخطاء، أو إعادة الحفر في أماكن أخرى، لأننا وقتها سنصبح أضحوكة العالم"، ويوضح أن المنطق يؤكد أن ظهور المياه الجوفية مؤشر على سير العمل بشكل صحيح، فكلما شرع الإنسان في الحفر العميق كلما زاد منسوب المياه الجوفية، كما أن تكلفة المشروع معدة طبقا للحفر الجاف وأعمال التكريك التي تحدث في حالة ظهور مياه جوفية، لأنها تحتاج تقنيات ومعدات متخصصة لسحب المياه ومواصلة الحفر، وهذه الأمور ضمن دراسة جدوى المشروع.

أن مصر تحتاج إلى تنويع الاقتصاد وتوسيع قاعدة الإيرادات للدولة، ومع ذلك هناك تحديات رئيسية في مشروع قناة السويس، أبرزها الإطار الزمني المتوقع، الذي من المتوقع أن يتخطى حاجز العام بعد ظهور المياه الجوفية بكثافة، والتي ستتضاعف كمية ظهورها كلما زاد العمق، وأيضا يوجد تحدي التمويل، وبالنسبة لمشروع بهذا الحجم، لابد من وجود احتياجات مالية كبيرة، مع إمكانية التمويل الدولي، ويظل التحدي الثالث

وهو التنفيذ، ومشروع بهذا الحجم يتطلب إدارة متقدمة للغاية من الناحية اللوجستية وعمليات الرصد، ويؤكد أن الحكومة المصرية عليها أن تعمل بمعدلات سريعة لدوران عجلة الاقتصاد، من خلال النظر في مشاريع كثيفة العمالة وجذب استثمارات أجنبية، مع إعادة النظر في الإطار القانوني القائم وتعديل قوانين الاستثمار، لأنه من غير المنطقي أن تظل قناة السويس مصدرا وحيدا لإيرادات العملات الأجنبية في البلاد، في ظل ضعف إيرادات السياحة وتحويلات المصريين في الخارج.

خاتمـــة

قناة السويس الجديدة.. ثورة إقتصادية مرتقبة

يتوقع خبراء إقتصاديون أن يدرّ مشروع قناة السويس الجديدة إيرادات قد تصل إلى ١٠٠ مليار دولار سنوياً، الإيراد الحالي ٥ مليارات دولار سنوياً تقريباً، تساهم فى حل الأزمات التي تعاني منها مصر حالياً إلى جانب إعادة التوزيع العمراني والجغرافي للسكان من خلال مشروعات عمرانية متكاملة تستهدف استصلاح وزراعة نحو ٤ ملايين فدّان.

وتتضمن خطة تنمية إقليم قناة السويس بوجه عام ٤٢ مشروعاً ذا أولوية، منها ٦ مشروعات ذات أهمية قصوى.

تطوير طُرق

والمشاريع هي: تطوير طرق القاهرة/السويس - الإسماعيلية - بورسعيد إلى طرق حرة، للعمل على سهولة النقل والتحرك بين أجزاء الإقليم والربط بالعاصمة، وإنشاء نفق الإسماعيلية المار بمحور السويس للربط بين ضفتى القناة "شرق وغرب."

وإنشاء نفق جنوب بورسعيد أسفل قناة السويس لسهولة الربط والاتصال بين القطاعين الشرقي والغربي لإقليم قناة السويس، بالإضافة إلى تطوير ميناء نويبع كمنطقة حرة، وتطوير مطار شرم الشيخ وإنشاء مأخذ مياه جديد على ترعة الإسماعيلية حتى موقع محطة تنقية شرق القناة لدعم

مناطق التنمية الجديدة ويبلغ العائد الاقتصادى للمرحلة الأولى من المشروع، بناءاً على الدراسة المقدمة من شركة اسكوم ASEC) (Company for Mining – ASCOMأكبر شركة للصناعات التعدينية بالشرق الأوسط، ٢١٦ مليار جنيه بعد تغطية التكلفة.

مشاريع تنموية

وحددت الخطة ٢٨ مشروعاً آخرين رئيسيين لتنمية إقليم قناة السويس هي: منطقة التجارة واللوجيستي شرق بورسعيد، المنطقة الحرة برفح، منطقة التجارة واللوجيستي شرق الإسماعيلية، منطقة التجارة واللوجيستي شمال شرق السويس، منطقة التجارة واللوجيستي بالعاشر من رمضان، المنطقة الحرة جنوب السويس، التنمية السياحية والعمرانية للمنطقة بين العريش/ الشيخ زويد، التنمية السياحية والعمرانية للمنطقة بين الطور /رأس محمد، إقامة قرى ومنتجعات سياحية بشرم الشيخ، إقامة قرى ومنتجعات سياحية جنوب محمية نبق، إقامة قرى ومنتجعات سياحية بدهب/ نويبع.

بالإضافة إلى إقامة قرى ومنتجعات سياحية بنويبع/ طابا، مجمع صناعي للبتروكيماويات بالمنطقة الصناعية بالمساعيد، مجمع صناعي للبتروكيماويات بالمنطقة الصناعية شمال غرب خليج السويس، مجمع صناعي للصناعات الغذائية بالمنطقة الصناعية بالشيخ زويد، مجمع صناعي لمنتجات الأسماك بالمنطقة الصناعية بالسويس، مجمع صناعي لمنتجات الأسماك بالمنطقة الصناعية بشرق بور سعيد.

مجمّعات صناعية

ومجمع للصناعات الميكانيكية والكهربائية بالمنطقة الصناعية بشمال غرب خليج السويس، مجمع للصناعات الميكانيكية والكهربائية بالمنطقة الصناعية شرق بورسعيد، مجمع للصناعات التعدينية ومواد البناء بمنطقة شمال سيناء، مجمع للصناعات التعدينية ومواد البناء بالمنطقة الصناعية بأبو رديس.

ويمرّ في قناة السويس حوالى ١٠% من التجارة العالمية، و٢٢% من تجارة الحاويات بالعالم، ومع هذا ما يتحقق من عائد من القناة لا يزيد على رسوم العبور فقط، والتي تبلغ ٥.٢ مليار دولار سنويا.

وتتضمن الـــ٢٨ مشروعاً الآخرين أيضاً إقامة مجمع للصناعات التعدينية ومواد البناء بالمنطقة الصناعية بشمال غرب خليج السويس، مجمع صناعي لبناء وإصلاح السفن بالمنطقة الصناعية شرق بور سعيد، مجمع صناعي للغزل والنسيج بالمنطقة الصناعية بشرق بورسعيد، ومثله بالشرقية، علاوة على مجمع لصناعات الأسمدة بالمنطقة الصناعية بالشرقية، مجمع للصناعات الغذائية بوسط سيناء، ومجمع صناعي لمنتجات السخانات الشمسية بوسط سيناء.

مشاريع داعمة

وأشارت خطة التنمية إلى باقي الـــ٤٢ مشروعاً وهم ٨ مشروعات داعمة في إطار المشروعات ذات الأولوية لتنمية إقليم قناة السويس هي:

استثمار طريق العائلة المقدسة من خلال مشروع قومى متكامل، إقامة جامعة تكنولوجية بمنطقة وادي التكنولوجيا بالإسماعيلية، إقامة مدارس فندقية بالمنطقة المحصورة بين العريش/ الشيخ زويد، إنشاء مدينة للطب والعلوم بالتعاون مع جامعات دولية بشرق بورسعيد.

وإنشاء محطة لتوليد الكهرباء بالطاقة الشمسية قدرة ٢٥٠٠ ميجاوات، استصلاح ٤٠٠ ألف فدان بشمال سيناء عبر ترعة السلام، مشروع استصلاح ٥٠ ألف فدّان على مياه السيول بوديان البروك، ومشروع استصلاح ١.٦٥٩ مليون فدّان بسهل وادي العريش.

الاستثمارات والبنية الأساسية والإنشاءات المتوقعة لتنمية إقليم قناة السويس ضخمة جداً، وتقترب من حوالي ١٠٠ مليار دولار حتى عام ٢٠٢٢.

مراحل التنفيذ

وكان الدكتور طارق وفيق، وزير الإسكان والمجتمعات العمرانية أكد في تصريحات صحفية أنه سيتم البدء في مشروع تنمية محور قناة السويس من خلال ٣ مراكز تنمية رئيسية، أولها تنمية بورسعيد مع منطقة شرق بورسعيد، وثانيها تنمية الإسماعيلية وضاحية الأمل، مع وادي التكنولوجيا والإسماعيلية الجديدة، والمركز الثالث، تنمية شمال غرب خليج السويس، مع ميناء ومطار السخنة.

وكشفت الخطة المعدة لتنمية هذا المحور أن المركز الأول في التنمية يتضمن تحويل المناطق المحددّة به إلى منطقة خدمية لوجيستية عالمية، وذلك من خلال تنمية بورسعيد مع منطقة شرق بورسعيد بمساحة ٧٠ألف فدان، وشمال القنطرة شرق، وسهل الطينة، مع إنشاء نفق جديد أسفل القناة، كما تضمنت الخطة تحديد مناطق الاستصلاح الزراعي، وإنشاء المزارع السمكية، بالإضافة إلى إنشاء مناطق صناعية وحرة، وتنفيذ أنشطة سياحية وبحرية.

أما المركز الثاني في تنمية هذا المحور والذي يتضمن تنمية الإسماعيلية وضاحية الأمل غرب القناة مع وادي التكنولوجيا والإسماعيلية الجديدة تبلغ مساحته ٦٦ ألف فدّان، مع إنشاء نفق جديد أيضًا أسفل القناة، على أن تتضمن التنمية في هذه المنطقة إنشاء منطقة لوجيستية بها استيراد وتصدير، تصنيع وتوزيع، مخازن وشحن وصناعة حاويات، بالإضافة إلى إنشاء منطقة صناعية وجامعة تكنولوجية، وتنفيذ أنشطة سياحية وطبية.

وحدّدت خطة تنمية محور قناة السويس أن المركز الثالث في تنمية هذا المحور وهو تنمية منطقة غرب خليج السويس تبلغ مساحته ٤٦ ألف فدان، ويتضمن إنشاء منطقة لوجيستية تتضمن الترسانة البحرية وبناء السفن، تداول الحاويات، تجارة الترانزيت، خدمات الإصلاح والصيانة، شحن وتفتيش فني.

علاوة على إنشاء منطقة صناعية بالصناعات البتروكيماوية، ومشروعات تموين السفن والخدمات البحرية، تصنيع المعدات البحرية والهياكل المعدنية، تصنيع وتعبئة الأعلاف والأسماك، وكذلك تعبئة الأسمدة الكيماوية والأسمنت وتصديره.

كما تضمنت تنمية هذه المنطقة تنفيذ أنشطة سياحية بإنشاء إسكان سياحي وفندقي، مناطق ترفيهية، مطاعم، مسارح وسينمات، وأنشطة رياضية عالمية، فضلاً عن تنفيذ أنشطة بحرية بإنشاء مركز للبحوث والدراسات البحرية، صناعة القوارب واليخوت، بناء الوحدات العائمة، تسويق المنتجات البحرية، تصنيع منتجات الألمونيوم، وتخريد وتقطيع السفن.

ومن المعروف أنه سيتم تمويل المشروع من الدولة عبر ميزانيتها إلى جانب طرح البنية الأساسية في مناقصات بنظم (BOT) النظام الخاص ببناء المشروعات والتشغيل والتمويل الى جانب إمكانية طرح أجزاء من المشروع للاكتتاب العام للمواطنين وأيضاً إمكانية طرح جزء آخر بنظام (PPP) وهو يعني الشراكة بين القطاعين العام والخاص في تنفيذ المشروع ولكنه تمويل مصري بالأساس خاصة في مرحلته الأولى (حفر قناة سويس جديدة)

فهرس